

MESTRADO INTEGRADO
ARQUITETURA

Viana do Castelo
Dos planos existentes a um novo projeto urbano
Luís Rafael Pimenta Rodrigues

M
2020



Luís Rodrigues. Viana do Castelo
Dos planos existentes a um novo projeto urbano



M.FAUP 2020

Viana do Castelo
Dos planos existentes a um novo projeto urbano
Luís Rafael Pimenta Rodrigues





Viana do Castelo

Dos planos existentes a um novo projeto urbano

Estudante: Luís Rafael Pimenta Rodrigues

Dissertação de Mestrado apresentada
À Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto

Orientadora: Professora Doutora Maria Teresa Saraiva Pires da Fonseca Dias da Fonseca

Porto, 2020

AGRADECIMENTOS

Para a concretização deste trabalho, não poderia deixar de mostrar a minha amizade e gratidão a todos intervenientes que me ajudaram nesta última etapa do percurso académico.

À minha família, particularmente aos meus pais e irmãos pelo apoio incondicional, por estarem sempre presentes nos momentos mais difíceis nestes últimos anos, e por me proporcionarem as melhores condições para conseguir atingir o objetivo desejado.

À minha orientadora, Professora Doutora e Arquiteta Teresa Fonseca, pela orientação, apoio e disponibilidade prestada nesta investigação científica. Pela paciência e pelas inúmeras sugestões e partilha do seu conhecimento que se tornaram determinantes para a conclusão deste trabalho.

A todos os meus amigos, por estarem sempre presentes tanto nos maus como nos bons momentos, por todo o apoio que me deram durante estes anos e que tornaram a minha passagem pela FAUP uma memória que para sempre lembrarei com apreço.

Ao Senhor José Afonso da Câmara Municipal de Viana do Castelo, pela paciência, apoio e disponibilidade em me fornecer informações fundamentais para o desenvolvimento do trabalho.

A todos, muito obrigado!

ÍNDICE

AGRADECIMENTOS	3
RESUMO	9
ABSTRACT	11
1– INTRODUÇÃO	13
1.1. TEMA	15
1.2. OBJETIVOS DE ESTUDO	17
1.3. METODOLOGIA	19
2 – O CONTEXTO	21
2.1. LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA	23
2.2. EVOLUÇÃO URBANA DE VIANA DO CASTELO	25
2.2.1 Da fundação até ao final do século XX	25
2.2.2. O urbanismo do século XXI	41
2.2.2.1. Programa Viana Polis	41
Plano Pormenor do Centro Histórico	43
Plano Pormenor do Campo da Agonia e Frente Ribeirinha	45
Plano Pormenor do Parque da Cidade	47
2.2.2.2. Requalificação da Praia Norte	49
3 – O LUGAR	51
3.1. ENQUADRAMENTO	54
3.1.1. Enquadramento Estratégico	54
3.1.2. Enquadramento Territorial	56
3.1.3. Enquadramento nos Instrumentos de Gestão do Território	59
3.2. ANÁLISE DAS CIRCUNSTÂNCIAS ATUAIS	61
3.2.1 Avenida do Atlântico	65
3.2.2. West Sea - Estaleiros Navais	67
3.2.3. Rua da Guiné Bissau	69
3.2.4. Avenida de Figueiredo	71
3.2.5. Veiga Agrícola	73
3.2.6. Avenida da Angola	75
3.2.7. Rua Dr. Pedro Barbosa	77
3.2.8. Rua de Vigo	79

4 – O PROJETO	81
4.1. PROCESSO	83
4.1.1. Desenhos	83
4.1.2. Maquetes	85
4.2. CASOS DE ESTUDO	87
4.2.1. Campus da Vitra, Weil am Rhein, Alemanha	89
4.2.2 Museu Aeroespacial, Califórnia, Frank Gehry	91
4.2.3. Museu Guggenheim, Bilbao, Frank Gehry	91
4.2.4. Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto (FAUP), Álvaro Siza Vieira	93
4.2.5. Universidade de Aveiro (UA), Nuno Portas	95
4.3. A PROPOSTA	98
4.3.1. Avenida do Atlântico e os espaços adjacentes	112
4.3.2. Nova frente urbana dos West Sea - Estaleiros Navais	114
4.3.3. Reintegração urbana da Escola Superior de Tecnologia e Gestão	116
4.3.4. Expansão do Instituto Politécnico de Viana do Castelo	118
4.3.5. Aposta habitacional	122
4.3.6. Núcleo residencial do Instituto Politécnico	126
4.3.7. Antigo Matadouro Municipal e o espaço envolvente	128
 5 – CONSIDERAÇÕES FINAIS	 130
 6 – LISTA DE IMAGENS	 134
 7 – BIBLIOGRAFIA	 144

RESUMO

A presente dissertação pretende compreender o crescimento e a expansão da cidade de Viana do Castelo, para consequentemente desenvolver um projeto urbano, atendendo as circunstâncias encontradas relativamente à cidade e os seus planos considerados.

Abordam-se, primeiro, os acontecimentos mais significativos que definiram a malha urbana da cidade, desde o período da sua fundação até à atualidade do século XXI. A investigação foca-se principalmente no século XX e no século XXI, fundamentalmente no programa Viana Polis e no projeto de requalificação da Praia Norte, com o objetivo de entender as áreas que foram incluídas e excluídas nestes projetos, para posteriormente desenvolver uma reflexão urbana ligando os diversos projetos à restante malha urbana da cidade, levando a potencialidade do programa Polis para a área mais próxima com frente oceânica. Neste primeiro momento, ainda se pretende determinar as principais linhas de força que estão na base da forma urbana atual da cidade de Viana do Castelo.

A aproximação ao tema tem início a partir da descrição do local de intervenção, através de uma leitura objetiva e aprofundada das circunstâncias atuais do lugar. Por isso, em segundo lugar, pretende-se elaborar e entender as existências do local onde se irá desenvolver o novo projeto urbano, focando-se numa análise profunda deste território de intervenção, através de uma pesquisa e estudo sobre os seus limites, apropriação, problemas e potencialidades, entre outros.

Concluída a análise, é retirada a informação fundamental para se elaborar uma estratégia de processo urbano. Finalmente, apresenta-se o processo desenvolvido para elaborar o desenho de um projeto, como forma de concretizar a estratégia adotada. Pretende-se a elaboração de um plano urbano com o objetivo de resolver todos os problemas desta área, sendo potencialmente uma resposta ao programa Viana Polis.

PALAVRAS-CHAVE: Urbanismo; Cidade; Viana Polis; Estaleiros Navais; Praia Norte

ABSTRACT

The present dissertation intends to understand the growth and expansion from the city of Viana do Castelo, for consequently develop a urban project, responding to the circumstances found in relation to the city and its considered plans.

First, develops the most significant events that defined the urban mesh of the city, since the period of your foundation until the present day of the 21st century. This investigation develops mainly on the 20th and 21st centuries, especially in the Viana Polis program and in the Praia Norte requalification project, with the objective of understand the areas that were included and excluded in these projects, to consequently develop a urban reflection linking the various projects to the rest of the urban city mesh and taking the potential of the polis program to the nearest area with ocean front. In this first moment, it is still intended determine the main lines of force that are the base the current urban shape of the city of Viana do Castelo.

The approach to the theme starts from the description of the intervention site, through an objective reading of the current circumstances of the place. In a second moment, intended to elaborate and understand the existences of the place, where a new urban project will be developed. Here, intended a deep analysis of this intervention territory, through of the search and study about your limits, appropriation, problems and potencial, among others.

After of analysis is removed the important information to develop a urban strategy. Finally, the process developed to elaborate the design of a project is presented, as a way of implementing the adopted strategy. It intends to elaborate an urban plan with the objective of solving all the problems in this area, potentially being a response to the Viana Polis program.

1. INTRODUÇÃO

Tema, Objetivos e Metodologia

1.1. TEMA

A vontade de projetar na cidade de Viana do Castelo delimitou desde logo, o lugar que sempre quis estudar e analisar. Viana do Castelo sempre foi uma cidade que me expirou e despertou bastante interesse, essencialmente devido à relação que esta estabelece com a diversidade de elementos naturais presentes: a montanha, o rio e o mar, tornando-se um verdadeiro desafio refletir projetualmente articulando estes três elementos tão próprios desta cidade.

Como última oportunidade de elaboração de um projeto académico, proponho uma requalificação e o redesenho de um local da cidade que a mim me diz muito, mas neste momento, diz tão pouco em Viana do Castelo.

O tema selecionado para a elaboração da dissertação “Viana do Castelo, dos planos existentes a um novo projeto urbano” nasceu de uma inquietação, posterior ao estudo realizado sobre os planos lançados durante o século XX e exclusivamente durante o século XXI, para urbanizar a cidade. Inicialmente, tinha considerado a área da Frente Ribeirinha como alvo a desenvolver neste trabalho, mais precisamente, a área limitada desde os conhecidos edifícios de Fernando Távora, Álvaro Siza Vieira e Eduardo Souto de Moura, e que se prolonga até ao limite oeste deste lugar. No entanto, com todo o conhecimento e processo de investigação realizado através da bibliografia mencionada, apercebi-me que o programa Viana Polis já tinha abordado esta área como prioritária a intervir, tal como a área do Centro Histórico e do Parque da Cidade. Apesar das intervenções deste lugar ainda serem pouco visíveis, este fator levou a que refletisse sobre outras áreas que seriam igualmente importantes de serem urbanizadas, sendo uma delas, a área que se compromete com o limite oeste do plano pormenor do Campo da Agonia e que se expande até à praia Norte.

Portanto, esta dissertação procura como objeto de estudo, o desenvolvimento de um projeto urbano para uma área sem reflexão urbana e arquitetónica na cidade, e que possa complementar e rematar o programa Polis. Esta área despertou-me bastante interesse devido ao reduzido conjunto de obras e autores que abordaram este lugar tão disperso da cidade. Esta questão traduziu-se no enorme interesse por este problema, por ser uma questão exclusiva, pouco desejada e explorada.

1.2. OBJETIVOS DE ESTUDO

Esta dissertação ainda tem como objetivos, conhecer todo o processo de desenvolvimento urbano de Viana do Castelo, desde a sua origem até aos dias de hoje, conhecendo os vários planos e programas que tentaram regularizar a expansão da malha urbana da cidade, para perceber a relação que a cidade estabeleceu ao longo dos anos. Também pretende-se levantar algumas questões, entre as quais, como se formou a cidade de Viana do Castelo? Que planos é que foram pensados para a sua expansão? Que relação o programa Polis estabelece com a restante cidade? Estas foram algumas perguntas que procuro responder neste trabalho.

Ainda tenho como objetivo, estudar e analisar o lugar para entender as suas circunstâncias atuais e desenvolver, com uma maior precisão, uma estratégia de intervenção que integre a essência do lugar, redesenhando a área, sem desvalorizar o carácter urbano da cidade. Este projeto tem como finalidade prolongar o programa Polis para a área junto à frente oceânica, um local ainda pouco explorado e marcado pelo carácter obsoleto e degradante dos espaços, tornando-o parte integrante da urbanidade de Viana do Castelo. Este projeto é uma possível resposta às circunstâncias do terreno, reabilitando toda esta área, com o objetivo de desenvolver um desenho que responda à problemática de um local como este, distinto pela forte relação entre a paisagem urbana e natural.

Pretende-se, com a elaboração deste projeto urbano mostrar a potencialidade que esta área poderá proporcionar na cidade, com o objetivo de sensibilizar as entidades da Câmara Municipal de Viana do Castelo para este assunto abordado no trabalho.

1.3. METODOLOGIA

A dissertação apresentada é uma reflexão teórica e prática, resultado da experiência e da análise do local, do projeto desenvolvido e inserido corretamente no contexto urbano em questão.

Numa primeira fase, o método de estudo proposto, apoia-se numa contextualização aprofundada da evolução da cidade de Viana do Castelo, desde os seus antecedentes à fundação, passando pela típica cidade medieval amuralhada, até à organização que hoje a observamos, cruzando com a percepção das várias fases de planeamento e alargamento do território urbano de Viana do Castelo. Ainda como objeto de contextualização, planeio explorar os vários planos que tentaram regularizar a complexidade de movimentações patentes em Viana do Castelo, especialmente durante os finais do século XX e início do séc. XXI, dando especial atenção, ao programa Viana Polis lançado em 2000, e a requalificação da Praia Norte.

Numa segunda fase, tenciono analisar os respetivos enquadramentos da área de intervenção e entender as circunstâncias atuais e a gênese do lugar que abordarei projetualmente. Neste segundo momento, o valor do lugar é entendido como um fator fundamental no meu método de trabalho, tal como NorbergSchulz afirma, "*o acto fundamental da arquitectura é compreender a vocação do lugar*"¹. Assim, a melhor forma de entender a estratégia do projeto é analisar a vocação do lugar, o estudo e análise das condicionantes, para compreender as preexistências e o que é necessário respeitar e preservar no novo desenho a desenvolver.

Numa terceira fase, exponho todo o processo projetual desenvolvido, tanto a nível de desenho, mas também de maquetes que permitiram o desenvolvimento de uma proposta mais adequada às condicionantes do lugar. Ainda neste capítulo, exponho todos os casos de estudo que me auxiliaram na estratégia de intervenção e por último, a realização de um projeto para a área envolvente à praia Norte.

Finalmente e como quarto momento, surgem as respetivas considerações finais, de forma a raciocinar sobre a minha intervenção e retirar as respetivas conclusões de todo o trabalho elaborado.

¹ NESBBIT, Kate - Uma nova agenda para a arquitectura: antologia teórica (1965-1995). 2ª edição, Editora Cosac Naify, São Paulo, 2008. p.459

2. O CONTEXTO

Localização e Evolução da Cidade



Fig.1 - Vista de Viana do Castelo



Fig.2 - Vista panorâmica de Viana do Castelo

2.1. LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA

Viana do Castelo é uma cidade localizada no litoral português do Atlântico Oeste, mais precisamente no noroeste do país, que constitui uma porta marítima perante o oceano Atlântico. Servida de uma riqueza ligada ao seu património natural, monumental e histórico, Viana do Castelo encontra-se enquadrada geograficamente por três meios naturais que estabelecem uma relação imponente na malha urbana da cidade: o monte de Santa Luzia, o oceano Atlântico e o rio Lima, que ironicamente limitaram ao longo dos séculos, a sua expansão urbana. Viana nasce a partir da relação poética das encostas marcantes do monte de Santa Luzia, pelo belo horizonte do oceano Atlântico e pela calma que o estuário do rio Lima nos transmite. Estes três meios naturais concedem à cidade incríveis imagens paisagísticas de excelência que encantam os sentidos dos habitantes e de quem visita, proporcionando à cidade uma vista panorâmica única e inigualável. A grande disparidade das cotas presentes, estabelecem um entusiasmo particular perante uma cidade tão pequena, mas enorme na sua proximidade com os elementos naturais. *“Viana do Castelo é talvez o lugar de Portugal onde mais claramente se dá a ver uma espécie de “microclima arquitetónico” (...)”*²

Geograficamente, a cidade é compreendida através de duas escalas, uma escala local marcada essencialmente por uma urbanização mais apertada que se implantou nas cotas mais estáveis entre as cotas baixas do rio Lima e as cotas altas do monte de Santa Luzia; e uma escala maior, onde se destaca principalmente a sua relação com o resto do mundo, a construção naval reconhecida internacionalmente, o porto comercial e a sua diversidade na acessibilidade, quer seja rodoviária, ferroviária ou marítima.

*“O carácter de Viana é, antes de mais, urbanístico. Resulta da coerência da sua malha urbana que forma um rectângulo regular e compacto entre o rio e os montes, e não de monumentos desgarrados. (...) É pela concentração da urbanidade que Viana é urbana.”*³

No entanto, a expansão urbanística de Viana além do seu núcleo medível e que hoje representa o centro histórico da cidade, demonstra ao longo do tempo, uma dificuldade na conservação de uma relação coerente com os seus elementos naturais criados pela natureza, entre os quais o estuário do rio Lima, uma área com interesse nacional e a integrar na Rede de Conservação da Natureza.

A área envolvente à praia Norte, área importante na concessão projetual que abordarei neste trabalho, é um dos casos principais onde podemos observar o esquecimento da cidade na sua relação com estes meios geofísicos criados pela natureza, que, apesar da sua requalificação realizada nos últimos anos, ainda podemos identificar um carácter degradado preocupante. Outro exemplo claro deste esquecimento é a área de frente ribeirinha da cidade conquistada através de vários aterros efetuados, que forneceram à cidade um espaço privilegiado, com uma relação forte com o rio Lima e que apenas nos anos 90 do século XX é que começou a converter-se numa área de construção urbana.

² QUEIROZ, José - O património nas periferias urbanas de Viana do Castelo. FAUP, Porto, 2000, p. 11. Dissertação de Mestrado em Arquitetura

³ CALDAS, João Vieira; GOMES, Paulo Varela - Viana do Castelo. Editora Presença, Lisboa, 1990, p. 11

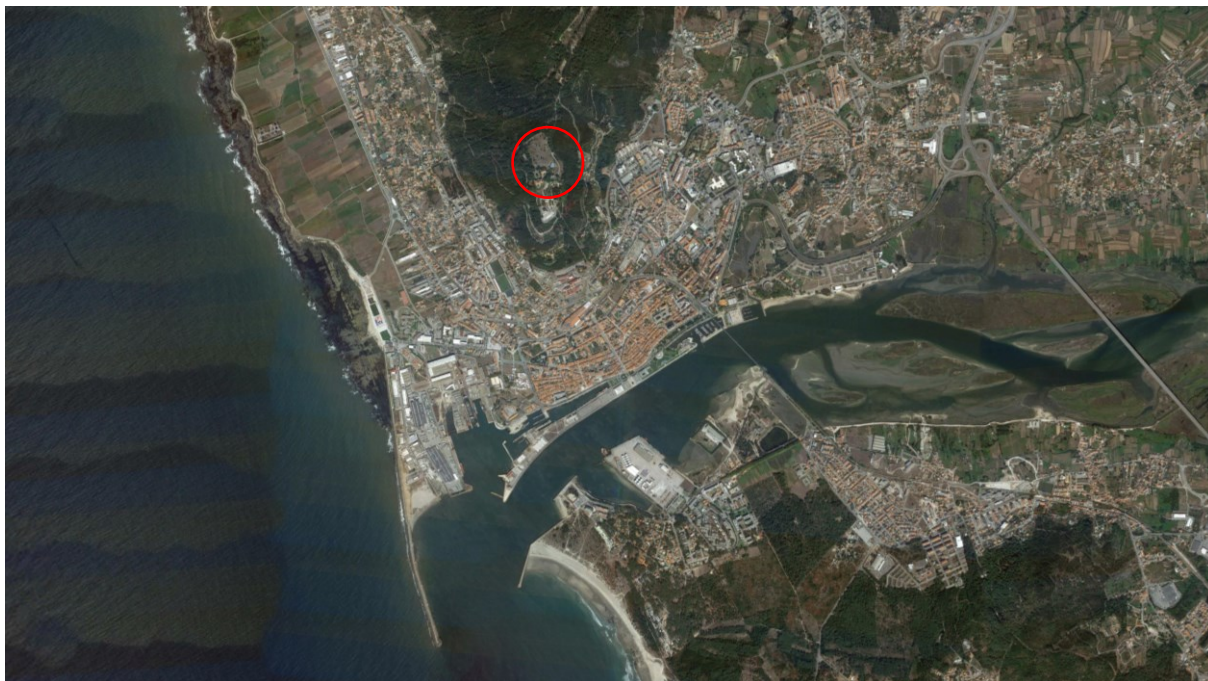


Fig.3 - Localização da Citânia de Santa Luzia

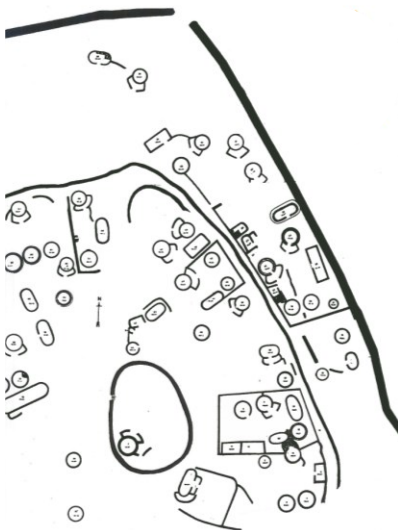


Fig.4 - Planta topográfica da Citânia



Fig.5 - Posição da Citânia na cidade

2.2. EVOLUÇÃO URBANA DE VIANA DO CASTELO

2.2.1 Da fundação até ao final do século XX

A relação de Viana do Castelo com o monte de Santa Luzia já é bastante antiga, muito antes da fundação da cidade medieval. O núcleo primitivo que permitiu o desenvolvimento territorial da cidade de Viana do Castelo foi um castro implantado no topo do monte de Santa Luzia, ainda remetente à idade do Ferro e da Romanização. Hoje, este é conhecido como Citânia de Santa Luzia e encontra-se localizada estrategicamente no topo do monte a uma cota de 226 metros de altitude⁴, possuindo uma vista única e extraordinária sobre o rio e o mar. Dominando toda a sua área envolvente, desde o estuário do Lima até à zona costeira atlântica, a sua implantação privilegiava a vertente defensiva, mas também permitia o controlo sob as movimentações marítimas efetuadas na localidade.

Relativamente à estrutura da citânia, a sua implantação atual apenas mostra aproximadamente um terço das construções descobertas, pois com a construção do Hotel de Santa Luzia e os seus respetivos acessos, grande parte acabou por ser destruída. No entanto, consegue-se observar uma disposição complexa, constituída principalmente por habitações de planta elíptica e circular à exceção de uma ou outra retangular, envolvidas por três linhas de muralhas e reforçadas pontualmente por torreões.

No decorrer do período Romano, as populações foram forçadas a abandonar aquele local e a ocupar dispersamente os espaços na encosta e na base do monte, criando assim, pequenas comunidades agrícolas, erguendo-se no território através de diversos tipos de aglomeração. Assim, durante os séculos IX e X, surgem alguns aglomerados localizados nas redondezas do monte de Santa Luzia, dando especial atenção ao aglomerado da Foz, tomando mais tarde o nome de Átrio ou Adro. Este localizava-se junto à margem do rio Lima e encontrava-se ligado às atividades comerciais e marítimas relacionadas com o mar e o rio.

Ao longo dos anos, esta pequena póvoa marítima foi ganhando consistência e forma, e antecipando as inúmeras potencialidades do local e os benefícios de que poderia usufruir a região, D. Afonso III, decide fundar um lugar urbano onde outrora existiam apenas pequenos núcleos de concentração humana. Ao adotar uma política de fundação de novas vilas, D. Afonso III procurou concentrar neste novo aglomerado uma população que estava dispersa em pequenos núcleos próximos, tirando partido da posição estratégica do sítio escolhido, junto ao mar e na foz de um rio navegável.

⁴ ALMEIDA, Carlos - Proto-história e Romanização da bacia inferior do Lima. 1ª Edição, Centro de estudos regionais, Viana do Castelo, 1990, p. 225

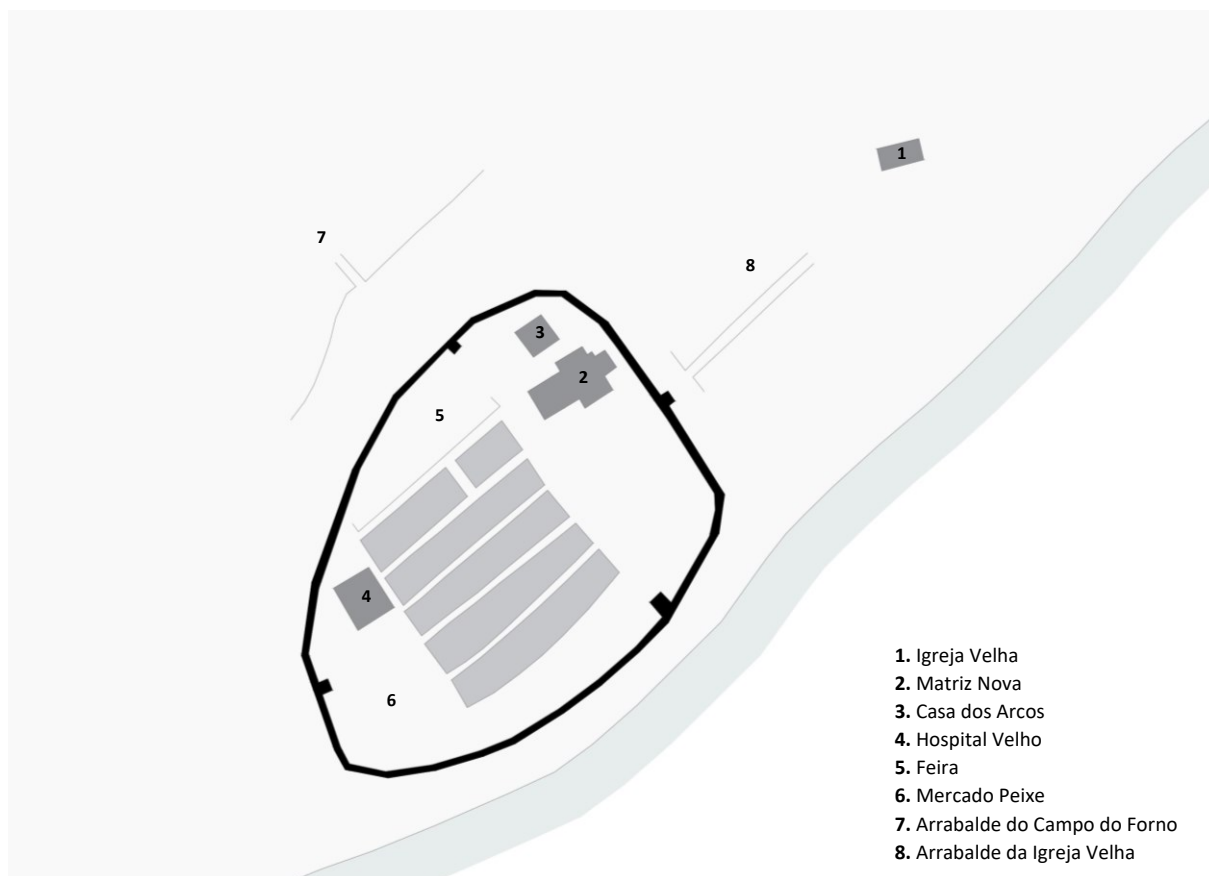


Fig.6 - Viana do Castelo no início do século XV



Fig.7 - Viana do Castelo na transição do século XV para o século XVI

Em 1258, após a concessão de um foral por D. Afonso III, é fundada a vila de Viana da Foz do Lima. A vila desenvolveu-se a partir de uma pequena póvoa marítima, um lugar chamado de Adro (Adrium). D. Afonso III admite no foral “(...) *quero fazer uma Póvoa, no lugar chamado Átrio, na foz do Lima, à qual de novo imponho o nome de Viana*”⁵. A imposição deste foral, deve-se principalmente ao aumento das relações comerciais marítimas internacionais desta localidade e ainda pela necessidade de criar condições que garantissem a fluidez dessas atividades dependentes do transporte de água.

A fundação da vila refletiu as ideias de D. Afonso III influenciadas pelas experiências obtidas na corte francesa, principalmente na integração do plano ortogonal. Assim, Viana Foz do Lima passou por um processo de edificação, caracterizada por uma malha urbana ortogonal muralhada, muito semelhante ao modelo do burgo medieval fortificado⁶, estruturada a partir de dois eixos principais e perpendiculares entre si, sendo um deles paralelo ao rio. Estes dois eixos referidos correspondem à estrada de Ponte de Lima em direção ao norte pelo litoral e uma ligação local ao rio.

Assim, numa primeira fase, a vila era composta por um conjunto de cinco quarteirões com uma forma retangular, implantados longitudinalmente paralelos ao rio Lima, formando um quadrado, limitado a sul pela Rua do Cais, bordejando o rio, pela Rua do Poço, pelo largo da Torre de Menagem e pela Rua do Hospital. Este núcleo inicial de quarteirões estava protegido por uma muralha cuja construção terá sido iniciada em 1263⁷, pouco tempo depois da fundação da vila, e concluída em 1374, com um perímetro mais alargado, já no reinado de D. Fernando. Este núcleo amuralhado encontra-se definido através de dois eixos, um no sentido Norte-Sul correspondendo à Rua da Praça Velha, e ainda, outro no sentido Este/Oeste pela Rua Grande/Rua de S. Pedro e que vão permitir a relação direta entre as quatro portas da vila que se encontram praticamente alinhadas pelos pontos cardeais. A poente encontrava-se a Porta da Ribeira ou de S. João, a nascente a Porta das Atafonas ou de S. Pedro, a norte a Porta do Forno ou de S. Tiago, e por fim, a Sul a Porta do Postigo ou Arco de S. Crispim⁸. A configuração deste primeiro desenho urbano de Viana, permanece até aos dias de hoje, à exceção da muralha, com as ruas praticamente retas e os seus quarteirões perpendiculares de dimensões iguais.

No entanto, apesar desta muralha oval envolver uma área ainda não completamente construída, abrangendo logradouros e terreno vazios, ao longo do século XIV, assiste-se ao preenchimento destes espaços vazios com novas edificações. Assim, num primeiro momento, assiste-se à implantação de dois conjuntos de três quarteirões a nascente e a poente. Ainda neste século, começa o desenvolver-se a nascente, o primeiro arrabalde da cidade, constituído por três quarteirões iguais aos do núcleo primitivo, e agregando no século seguinte, outros em direção ao rio Lima. Nestes vazios urbanos ainda vão surgir, ao longo do século XV, diversos edifícios importantes na cidade, tais como a Igreja Matriz iniciada em 1400 e localizada a nascente, e o Hospital implantado no lado poente.

Com o decorrer dos anos, o espaço interior das muralhas torna-se insuficiente, obrigando a expandir a malha urbana para fora do limite muralhado. Presume-se que este rompimento da muralha tenha acontecido ainda durante o século XV, havendo confirmações da existência de algumas dessas expansões extramuros no início do século XVI.

⁵ Excerto traduzido do 1º Foral escrito em 1258 por D. Afonso III.

⁶ CALDAS, João Vieira; GOMES, Paulo Varela - Viana do Castelo. Editora Presença, Lisboa, 1990, p.16

⁷ Reis, António - Viana: A Cidade através do tempo. CMVC, Cadernos Vianenses, vol. XVI, Viana do Castelo, 1993, p. 14

⁸ CALDAS, João Vieira; GOMES, Paulo Varela - Viana do Castelo. Editora Presença, Lisboa, 1990, p.18



Fig.8 - Viana do Castelo no final do século XVI



Fig.9 - Convento de Sant'Ana



Fig.10 - Convento de São Bento



Fig.11 - Convento de São Domingos

No século XVI, Viana assiste a uma fase de grande expansão, considerada a maior fase de expansão urbana até ao século XX. Ainda, é neste século que se assiste à expansão da cidade para fora do limite muralhado. Este enorme desenvolvimento urbano e arquitetónico ocorre devido ao crescimento demográfico, que surgiu como resultado do aumento do tráfego marítimo, do comércio e da construção naval, que começam a levantar-se desde os meados do século XV.

A visita de D. Manuel I à vila numa peregrinação até Santiago de Compostela em 1502⁹, marcou uma grande expansão urbana na cidade, principalmente na construção de diversas obras que instalaram um estilo muito próprio, o Manuelino, tais como a edificação da Sé, entre outras. Em 1512 o Rei decide conceder um novo foral, no seguimento do reconhecimento da sua importância marítima, impulsionando a expansão marítima e a edificação de um fortim, a Roqueta¹⁰. Esta fortaleza, implantada perto da Foz do Lima, surge como resposta aos vários ataques de pirataria existentes, reforçando a segurança da atividade marítima, mas também, como esta foi implantada fora das muralhas, permitiu a libertação do urbanismo de Viana para território extramuros.

O crescimento fora das muralhas já era uma realidade presente no século anterior, no entanto, é durante o século XVI que se assiste com mais intensidade a esse processo. Este permitiu a transferência de diversos equipamentos urbanos da antiga praça Velha para a praça do Campo do Forno, tais como o Paços do Concelho, o Hospital, o abastecimento de água, a feira e o mercado do peixe. Neste século a praça do Campo do Forno é vista como praça municipal e como novo centro cívico da localidade¹¹. Este século ainda é marcado pela proliferação de casas nobres de fidalgos e burgueses ligados ao comércio externo, na sua maioria implantadas no lado externo da muralha, e pelo surgimento dos primeiros conventos na cidade, mais precisamente, o de Sant'Ana, em 1510, o de São Bento iniciado em 1545 e o de São Domingos concluído em 1566. Já no século XVII vão ser erguidos o de Santo António, 1612, o do Carmo em 1621 e o de Crúzios em 1630.

*“Os edifícios conventuais criados até 1630 delimitaram, grosso-modo, o perímetro da vila que perduraria até ao início do séc. XX. Alguns desses conventos e daquelas moradias condicionaram, decisivamente – com a sua localização e a abertura de caminhos de comunicação entre si e com o núcleo medieval – a estruturação do espaço extra-muros.”*¹² Assim, o crescimento urbano de Viana do Castelo fica limitado ao perímetro estabelecido pelas construções religiosas. Como podemos ver na figura 8, assiste-se ao desenvolvimento de uma planta de tendência ortogonal, com quarteirões quadrangulares de distintas dimensões, mantendo a sua orientação Este-Oeste, através de dois eixos principais que se cruzam na praça do Campo do Forno: um eixo Norte-Sul que o Convento de Santa Ana ao Cais de Viana e ainda, um eixo Este-Oeste que efetua a ligação do Largo S. Domingos, o Campo do Forno e a Rua da Bandeira, prolongando-se em direção a Ponte de Lima.

A abertura de três ruas paralelas que surgem na área oeste do Campo do Forno no eixo Este-Oeste, a Rua de S. Sebastião, a Rua do Loureiro e a Rua das Rosas, vão assumir um papel importante na ligação do núcleo medieval à estrutura de defesa construída na Foz do Lima, a Torre da Roqueta (mais tarde forte de São Tiago), à barra e ao bairro dos pescadores, e entre o Campo do Forno e o Largo de S. Domingos.

⁹ CALDAS, João Vieira; GOMES, Paulo Varela - Viana Do Castelo. Editora Presença, Lisboa, 1990, p.40

¹⁰ Ibidem. p. 36

¹¹ AFONSO, Paulo - Projecto urbano em centros urbanos pré-industriais - Análise do caso de Viana do Castelo. Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, Coimbra, 2008, p.92. Prova Final de Licenciatura em Arquitetura

¹² FERNANDES, Mário Gonçalves - Viana do Castelo: a consolidação de uma cidade (1855-1926), Edições Colibri, Lisboa, 1995, p.32



Fig.12 - Viana do Castelo no final do século XVIII



Fig.13 - Ponte Eiffel



Fig.14 - Estação de caminho-de-ferro

No início do século XVII, assiste-se a uma ampliação das estruturas portuárias em Viana, no entanto, devido ao declínio económico presente durante o século XVII e XVIII, assiste-se a uma diminuição da expansão urbana, não ocorrendo grandes alterações urbanísticas na cidade.

Durante os séculos XVII e XVIII, a expansão urbana acontece principalmente dentro do perímetro estabelecido pelas construções religiosas: S. Bento, Santo António, Sant'Ana, S. Teotónio, recolhimento de Santiago e Convento de S. Domingos. Este perímetro vai ser reforçado mais tarde, pela linha férrea, delimitando dois tipos de malha urbana completamente diferentes: no interior, uma malha assenta em parcelas e ruas estreitas, sugerindo uma lógica ortogonal, e no exterior, uma malha dispersa distribuída pelo território sem qualquer relação entre si.

Segundo João Vieira Caldas e Paulo Varela, *“As principais alterações urbanas e arquitetónicas do terceiro grande momento confinam-se, portanto, ao interior do perímetro assim definido e foram não só dinamizadas como balizadas pela linha de caminho-de-ferro e pelos sucessivos aterros junto ao rio, que culminaram com a retificação da linha de cais desde o castelo até às Azenhas de D. Prior, isto é, ao longo de toda a frente da cidade.”*¹³

No decorrer do século XVIII a transformação urbana com maior importância acontece com o desaparecimento da Praça das Couves para se construir a casa dos Malheiro. Ainda nesta centúria, surge o “arrabalde da Portela” e a construção de dois conventos nos limites mais longínquos do espaço construído, o das Ursulinas (1778) e o das Carmelitas (1780).

Assim, *“(…) em meados do século XVIII estava delineado o plano urbano que perduraria até finais do século XIX. Os séculos XVII e XVIII caracterizaram-se, então, do ponto de vista urbanístico, pela consolidação da rede viária já existente, através da continuação do preenchimento paulatino das bordaduras dos quarteirões definidos anteriormente, disseminando-se os edifícios pertencentes. Às famílias mais abastadas da vila (...) e algumas igrejas por entre construções mais humildes. (...) Esta distribuição terá sido condicionada pela hierarquização pré-existente da rede viária, contribuindo, simultaneamente, para o seu aprofundamento”*¹⁴

Com o início da Revolução Industrial na Europa registam-se, em Portugal, deslocações de pessoas para os grandes centros urbanos procurando melhores condições de vida, levando assim, a um crescimento demográfico e económico na Vila de Viana. Como resultado de um significativo crescimento económico e demográfico, Viana é elevada à categoria de cidade através de uma Carta Régia de D. Maria, a 20 de janeiro de 1848.

Ao longo do século XIX, Viana presencia um grande desenvolvimento urbanístico resultante de várias obras públicas, desde o rasgamento de vias até à introdução do caminho de ferro. A construção da ponte Eiffel sobre o rio Lima veio substituir uma pequena ponte de madeira provisória construída entre 1818 e 1820, e que se localizava no espaço à frente do atual prédio Coutinho¹⁵. O projeto da ponte Eiffel, iniciada em 1852 e terminada em 1878¹⁶, foi projetada pelo Gustavo Eiffel, e foi implantada apenas a algumas centenas de metros da velha ponte de madeira, assente numa solução inovadora de dois tabuleiros, um tabuleiro inferior que servia o transporte ferroviário e um superior que servia a circulação pedonal e rodoviária. Precisamente no mesmo ano da sua inauguração, é iniciada a construção da estação de caminho-de-ferro e as suas respetivas linhas.

¹³ CALDAS, João Vieira; GOMES, Paulo Varela - Viana Do Castelo. Editora Presença, Lisboa, 1990, p.25

¹⁴ FERNANDES, Mário Gonçalves - Viana do Castelo: Obras públicas e evolução do espaço urbano (1855-1926), Revista da Faculdade de Letras-Geografia I série, vol. XVIII, Porto, 1992, p.74

¹⁵ CALDAS, João Vieira; GOMES, Paulo Varela - Viana Do Castelo. Editora Presença, Lisboa, 1990, p.28

¹⁶ FERNANDES, Mário Gonçalves - Viana do Castelo: a consolidação de uma cidade (1855-1926). Edições Colibri, Lisboa, 1995, p.64



Fig.15 - Viana do Castelo no final do século XIX



Fig.16 - Avenida dos Combatentes



Fig.17 - Templo de Santa Luzia



Fig.18 - Antigo Matadouro Municipal

A imposição da ponte ferroviária sob o rio Lima, vai condicionar o desenho da malha urbana da cidade, funcionando como uma barreira ao crescimento da cidade durante quase 50 anos. Atualmente, ainda podemos observar que a ferrovia separa duas malhas completamente distintas, uma bastante condensada e outra muito dispersa. Este perímetro urbano formado pela linha ferroviária vem coincidir, com a localização dos edifícios religiosos que, no século XVI, também formavam um anel de contenção urbana. No entanto, o aparecimento do caminho de ferro em Viana traduziu-se “(...) numa onda de progresso tipicamente oitocentista (...), cujo símbolo coevo era a sua estação”¹⁷.

Em 1864, com o aparecimento do Plano Geral de Melhoramentos, este permitiu que Viana do Castelo usufruísse de melhoramentos no porto, construção de novos arruamentos e a imposição da via férrea. Assim, em 1866, o cais do século XVIII que se encontrava próximo do Largo 5 de Outubro é ampliado até à zona onde atualmente começa a Rua Gago Coutinho, com uma nova ampliação pouco tempo depois para próximo do Convento de S. Bento. Com o aterro formado por esta intervenção, eleva-se um jardim público, com uma forma retangular.

Entre o período de 1882 a 1892, Viana do Castelo presencia uma forte aposta em equipamentos e obras públicas, entre as quais, o primeiro Mercado Municipal, o Teatro Sá de Miranda (1885) e a estrada que permite fazer a ligação ao monte de Santa Luzia (1890). Localizado onde atualmente se encontra o prédio Coutinho, o Mercado Municipal levou à demolição de uma parte do Convento de S. Bento, a abertura da Rua Nova de S. Bento, e ainda, a um arranjo de toda a frente construída. Assim, desde a Rua Gago Coutinho até à ponte Eiffel, o passeio público vai ficar repleta de edifícios.

Neste período, ergue-se um dos edifícios mais marcantes da cidade, o Templo de Santa Luzia, projetado pelo arquiteto Ventura Terra em 1898. Este encontra-se implantado a 250 metros de altitude, numa posição completamente dominante relativamente à cidade e a toda a sua envolvente. Em paralelo com a construção do templo e na mesma área, constrói-se o Hotel de Santa Luzia, apenas finalizado em 1921 pelo Engenheiro Bernardino Pinto Abrunhosa que também seria o responsável pela construção do Elevador de Santa Luzia, em 1927.

Em 1917, acontece uma das mais importantes transformações na malha urbana de Viana do Castelo, a abertura da Avenida dos Combatentes da Grande Guerra, tornando-se numa nova centralidade da cidade. Segundo João Vieira Caldas e Paulo Varela Gomes, “Viana ficou então rasgada ao meio por uma artéria recta, larga, moderna, reforçando a tendência de dirigir os olhares ao rio Lima através das ruas.”¹⁸ Mais tarde, ao longo das décadas 20, 30 e 40 assiste-se à construção de diversos edifícios ao longo da mesma, implantando-se diversos edifícios marcantes, entre os quais, a escola primária projetada por Baltazar de Castro e Rogério de Azevedo e os correios por Rogério de Azevedo.

Em 1918, o núcleo urbano da cidade vai ser reforçado por uma linha ferroviária que vai ligar a estação ferroviária à doca comercial, limitando ainda mais a sua expansão urbana e criando uma espécie de anel em redor da cidade. Atualmente, esta linha já não existe, pois, a abertura da Avenida dos Combatentes permitiu a diminuição do tráfego, levando assim à sua eliminação.

Nesta altura, o edifício do matadouro teve bastante atenção na cidade, pois o abate de animais era realizado num barracão sem as devidas condições básicas e necessárias, propondo-se assim um novo matadouro. Depois de levantadas várias hipóteses para a sua implantação, a edificação do novo matadouro, concluído em 1920, incidiu sobre uma área periférica da cidade, mais precisamente no lado poente implantado sob os terrenos de Areosa. Em 1931 com as alterações executadas nos estaleiros e na doca comercial, estes vão ocupar o espaço entre a Avenida dos Combatentes e o Forte de Santiago da Barra, tornando-se até hoje, a imagem da cidade vista a partir do rio.

¹⁷ CALDAS, João Vieira; GOMES, Paulo Varela - Viana Do Castelo. Editora Presença, Lisboa, 1990, p.30

¹⁸ Ibidem, p.28



Fig.19 - Plano de uma Cidade-Jardim

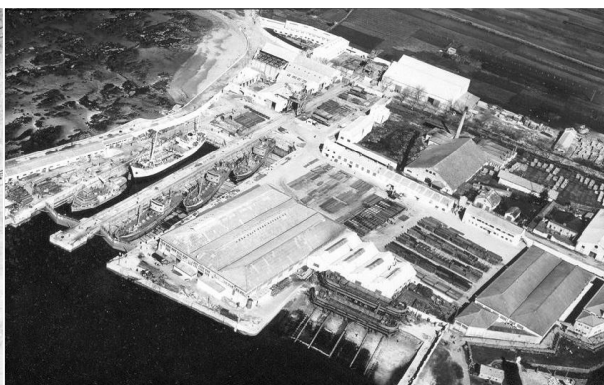


Fig.20 - Estaleiros Navais de Viana do Castelo, 1958



Fig.21 - Estaleiros Navais de Viana do Castelo, atualmente



Fig.22 - Plano Urbanístico do Santuário de Santa Luzia

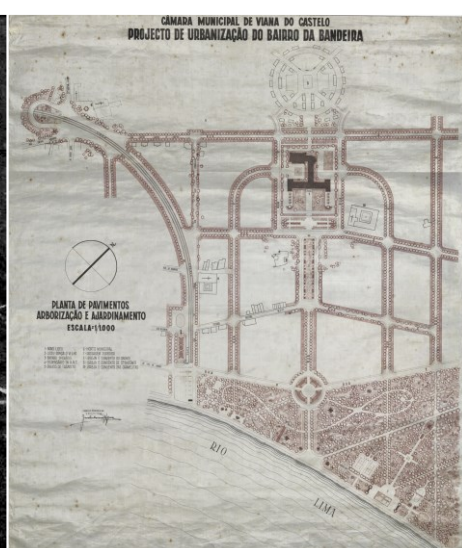


Fig.23 - Plano do Bairro da Bandeira

Durante os anos 40/50 abre-se uma estrada internacional, uma via localizada a Norte, paralelamente à linha ferroviária, que vai facilitar a acessibilidade ao Campo do Castelo e à praia Norte, e permitir a expansão da cidade para fora do limite estabelecido pela linha ferroviária. Acompanhando esta expansão urbana surgem diversos conjuntos habitacionais, localizados nas áreas periféricas de Viana, que eram até agora ocupadas por quintas.

Com a imposição do Estado Novo (1936-1940), surgem na década de 1930, os primeiros bairros habitacionais que se vão implantar nos terrenos livres localizados a nascente de Viana do Castelo. Como estes bairros implantaram-se na periferia da cidade, permitiram o crescimento e a expansão da malha urbana de Viana para fora do limite estabelecido pelo anel ferroviário. O Bairro do Jardim construído entre 1939 e 1941 e projetado por Rogério de Azevedo, é o primeiro bairro a surgir na cidade através de um desenho influenciado pelas Siedlungen alemãs. Este projeto é caracterizado por uma *“(...) pequena unidade suburbana, circular, fechada sobre si própria (...) e assumida como uma cidade-jardim (...)”*¹⁹. Junto à linha ferroviária também é desenvolvido o Bairro da CP para acolher os trabalhadores desta empresa nacional, no entanto, só vai ser construído na década seguinte²⁰.

Apenas na década de 40 é que se vai assistir ao início da expansão urbana da cidade para o lado nordeste e para fora da estrutura ferroviária, continuando até aos dias de hoje. Na década de 40 também surgem diversos planos urbanos desenvolvidos para Viana do Castelo, com o objetivo de organizar e controlar o seu crescimento, e de estabelecer uma estratégia para o turismo na cidade, tornando os espaços mais atrativos para os seus visitantes. Assim, surge o Plano Urbanístico do Santuário de Santa Luzia elaborado pelo arquiteto João Faria da Costa, o Plano de Pormenor para o Bairro da Bandeira desenvolvido pelo arquiteto João Aguiar e terminado em 1943, e ainda, o Plano Geral de Arranjo do Porto de Mar e da cidade, realizado pelo arquiteto Paulo Cunha.

O arranjo urbanístico de Santa Luzia consistia principalmente no melhoramento da acessibilidade ao topo do monte de Santa Luzia, através do alargamento dos seus acessos e na requalificação do espaço exterior do templo. Já o projeto urbanístico do Bairro da Bandeira, afirmava uma reestruturação viária, uma qualificação dos espaços urbanos existentes e ainda, a implantação de um conjunto de áreas habitacionais. Este plano propunha ainda, a construção de edifícios públicos, tais como, o Liceu Nacional, a Cadeia e as Finanças, prevendo ainda a construção do Palácio da Justiça, a Casa dos Magistrados e do Banco de Portugal. Já o plano para a cidade, este pretendia aproveitar os grandes logradouros existentes para abrir novos arruamentos.

Ainda neste período, a 4 de junho de 1944, são fundados os Estaleiros Navais de Viana do Castelo implantando-se no lado poente da cidade. Apesar da sua área inicial abranger apenas 35 mil metros quadrados, ao longo do tempo a sua área foi ampliando, e atualmente, ocupa uma área de 400 mil metros quadrados. Esta empresa tornou-se a maior de Viana do Castelo em número de pessoas empregadas, sendo hoje um ícone mundial na construção naval e reconhecida em todo o mundo.

Em 1945, através de João de Aguiar, surge uma primeira planta de trabalho com o objetivo de remodelar toda a estrutura viária e a definição de novos limites da cidade. Apesar de toda a sua atenção perante a cidade de Viana do Castelo e ao problema da habitação, este plano não foi aprovado, devido às inúmeras demolições necessárias.

Em 1948 surge o Antepiano Geral de Urbanização de Viana do Castelo desenvolvido pelo mesmo autor, e tinha o objetivo de promover as linhas principais de expansão da malha urbana para fora do anel estabelecido pela linha ferroviária, e ainda, estabelecer uma rede de ruas perpendiculares, a norte e a poente, permitindo o aparecimento de novas áreas residências de densidade baixa.

¹⁹ LÔBO, Margarida - Duas décadas de planos de urbanização em Portugal, 1934-1954. 1ª Edição, FAUTL, Lisboa, 1993, p.121

²⁰ BARRETO, Rogério - Viana do Castelo: pensar/fazer cidade: o processo urbanístico na segunda metade do século XX. FLUP, Porto, 2003, p.78. Dissertação de Mestrado em Planeamento Urbano e Regional

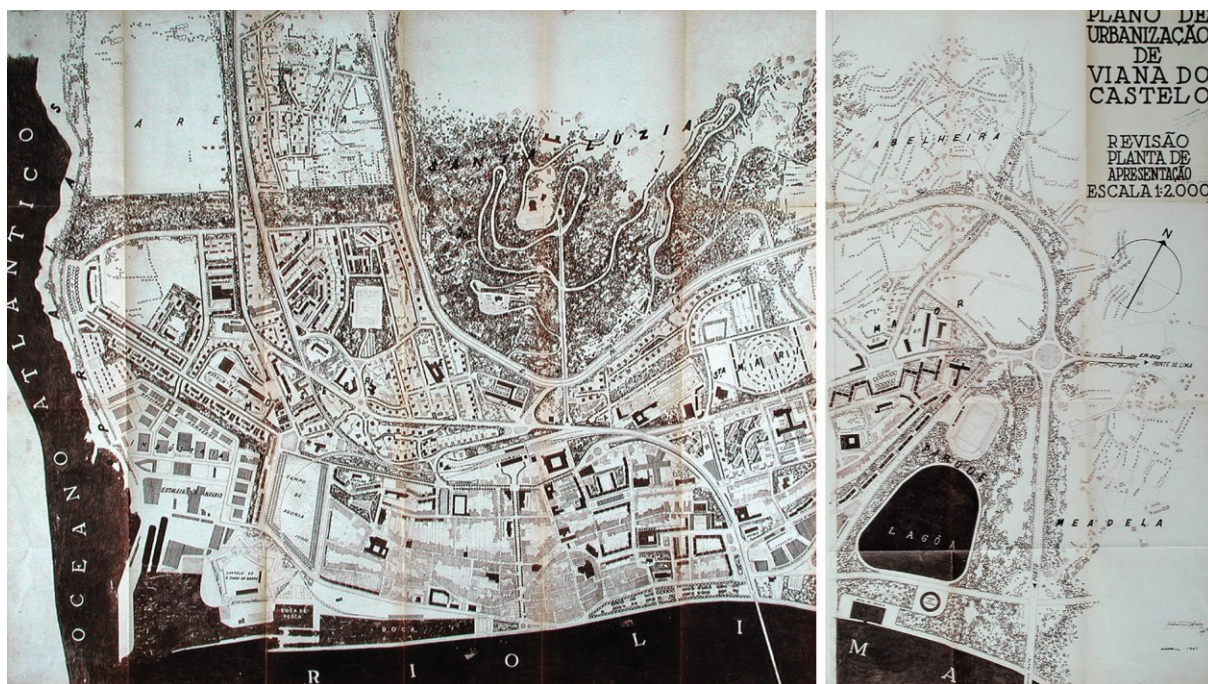


Fig.24 - Plano Geral de Urbanização, João de Aguiar, 1961

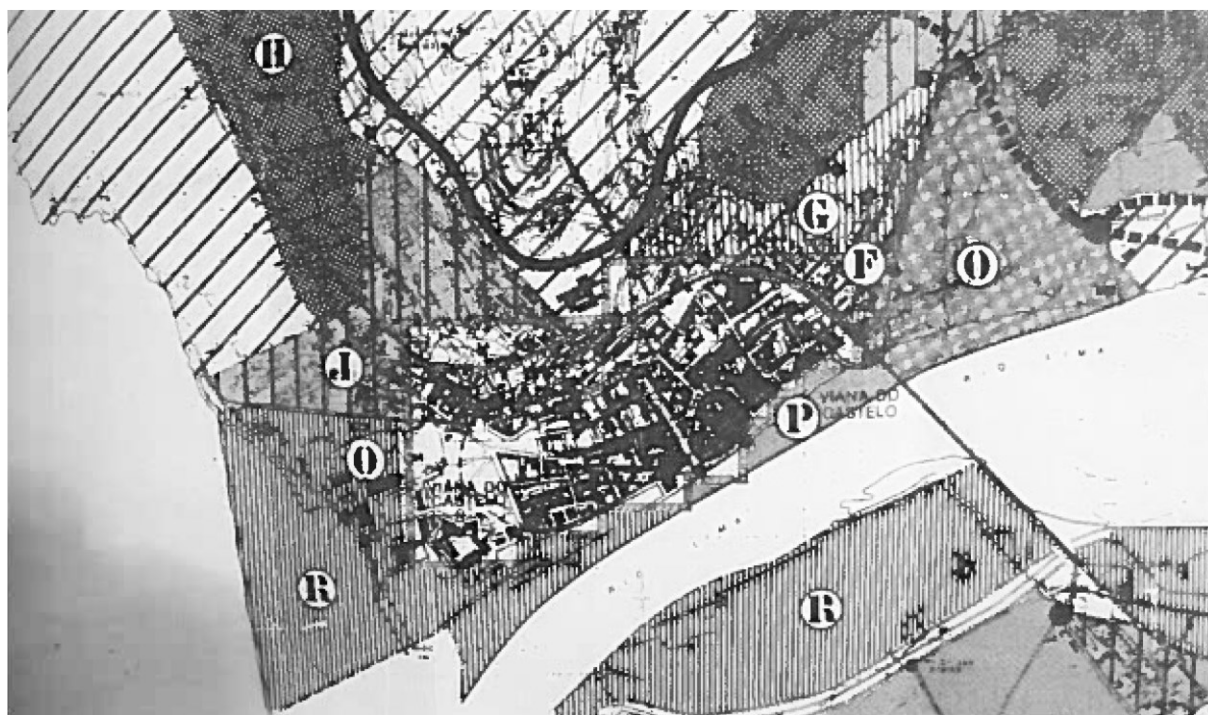


Fig.25 - Plano Geral de Urbanização, Augusto Pereira Brandão, 1979

Mais tarde, em 1961, João de Aguiar é convidado a rever o Plano de Urbanização de Viana do Castelo, realizando uma nova abordagem, porém a uma escala de expansão mais alargada. Neste plano destaca-se o desenho de uma nova ponte sobre o rio Lima, pois, segundo o autor, a ponte Eiffel não era suficiente para controlar o tráfego existente. Esta nova ligação foi pensada para afastar o trânsito do centro da cidade para aqueles que só a desejam cruzar. Em relação ao centro histórico, o arquiteto pretendia preservar as suas raízes, considerando a conceção de uma área comercial de carácter turístico e cultural. Ainda fazem parte deste plano, várias ideias de carácter lúdico e desportivo, tal como a projecção de uma área desportiva composta por campos de futebol e de ténis, uma piscina e, ainda, a implantação de uma lagoa integrada no próprio complexo desportivo.

Apesar destas últimas intenções nunca passarem para além do papel, no século XXI essas ideias vão ser aproveitadas pelo programa Polis e que hoje, se encontram inseridas no programa do Parque da Cidade. Na década seguinte a este plano, assiste-se à consolidação da malha urbana da cidade, com o preenchimento dos espaços vazios e desperdiçados no centro de Viana, surgindo diversos equipamentos que o autor tinha proposto no plano.

Apesar de muitas ideias não serem construídas na altura deste plano, hoje encontram-se integradas na estrutura da cidade. Por exemplo, conseguimos encontrar dois bairros que foram construídos, entretanto, o bairro dos Pescadores, de 1950, localizado a poente junto ao mar, e o bairro de Conde Bertiandos, de 1958, implantado junto ao Jardim D. Fernando no limite poente do Centro Histórico. Poucos anos mais tarde, também se constroem o bairro dos Benfeitos da Santa Casa da Misericórdia e o bairro na Rua de S. Tiago e, já no final do Estado Novo, surge o bairro do Socomina, datado de 1972, junto à Escola Técnica em Monserrate.

Por outro lado, após o 25 de Abril de 1974, esta época vai ser marcada por uma série de projetos e planos de ordenamento para a cidade que vão surgir nas décadas finais do século XX. Assim, são regularizados um conjunto de planos quer a nível nacional, municipal ou urbano: a nível nacional encontramos os PEOT, onde estão introduzidos os POOC e os POAP, a nível municipal os PDM e a nível urbano os PP e os PU. Nesta altura constroem-se dois viadutos na cidade, o do Carmo e o de Santo António diminuindo o carácter de barreira urbana imposto pela ferrovia.

Este período ainda é marcado, pelo desenvolvimento da cidade através de construções em altura devido ao elevado número de pessoas que começavam a viver em Viana do Castelo. No entanto, este conceito de expansão ficou retido apenas nas áreas periféricas da cidade, mantendo as raízes e a integridade do Centro Histórico, à exceção do prédio Coutinho, que não se enquadra na baixa malha da cidade e que se tem tentado sua demolição há anos²¹.

Na década de 70, através do Plano Geral Portuário, inicia-se a construção do Porto do Mar, conduzindo à formação de um aterro paralelo ao jardim municipal. Esta área conquistada ao rio Lima acolheu a construção da marina e do edifício de apoio, um parque de estacionamento para automóveis e ainda uma zona ajardinada. Através deste método, Viana do Castelo começa a conquistar terreno ao rio Lima²² ocorrendo assim, uma evolução da frente ribeirinha ganhando-se espaços de convívio e de lazer, porém estas construções só têm início por volta de 1990. João Vieira Caldas e Paulo Varela Gomes relatam o começo dessas construções:

²¹ O edifício de 13 pisos de altura tem causado imensas contestações devido à sua altura desproporcionada, desenquadrando-se do contexto do Centro Histórico da cidade, onde os edifícios não ultrapassam os 4 pisos de altura. Desde 2000, através do programa Polis insiste-se na demolição do prédio Coutinho e na respetiva conversão do centro histórico, porém, este processo tem sido adiado ao longo dos anos devido aos sucessivos braços-de-ferro entre a Câmara Municipal e os proprietários deste edifício.

²² PEIXOTO, António Maranhão - O Litoral e a Cidade: matizações cartográficas. Arquivo Municipal de Viana do Castelo, Viana do Castelo, 2007, p.23



Fig.26 - Plano Director Municipal, 1991

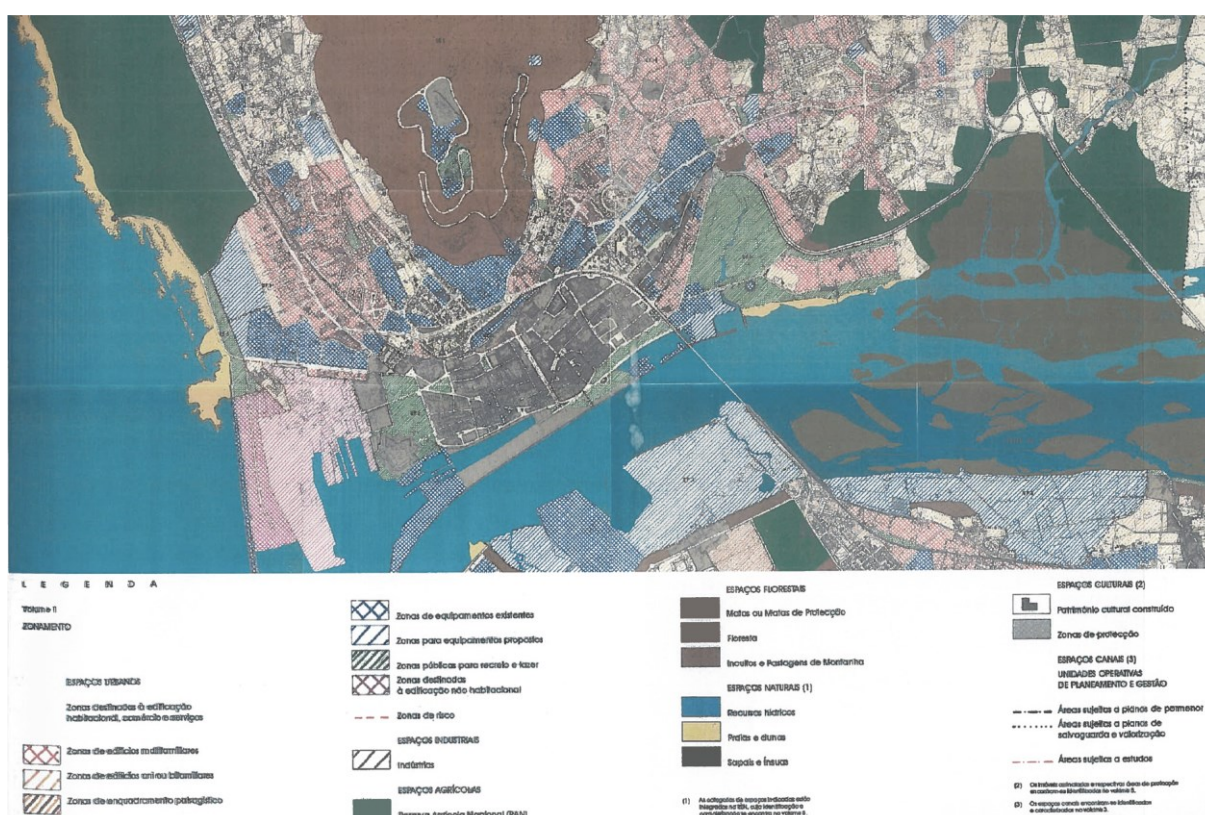


Fig.27 - Plano de Urbanização da Cidade, 1999

“No entanto, o maior e mais polémico empreendimento vianense contemporâneo, até porque ainda está efetivamente em curso, é o arranjo que se pretende fazer do largo aterro poeirento que ocupa toda a frente útil da cidade. Depois de se ter enchido de terra toda aquela área, está-se agora a retirá-la, em parte, de modo a criar uma lagoa artificial que dê mais uma vez ao jardim público uma beira de água.”²³

Assim, durante as décadas finais do século XX vão surgir vários planos urbanos pensados para a cidade de Viana do Castelo. O primeiro plano é o Plano para a Área Territorial em 1977, elaborado pelo arquiteto Arménio Losa. Este plano envolve Viana do Castelo, Caminha e Cerveira e tem como principais objetivos, a proteção do sistema viário, a conceção de uma zona administrativa no fundo da avenida dos Combatentes e, ainda, um parque municipal perto do rio Lima. Tendo como finalidade promover o turismo da cidade, ainda se desenham diversos equipamentos públicos tirando partido das potencialidades naturais e das infraestruturas presentes. Simultaneamente e seguindo algumas ideias dos anteriores planos de urbanização elaborados por João de Aguiar, propõe-se um Parque da Cidade a nascente de Viana e próximo ao rio Lima.

Mais tarde, em 1979 surge o Plano Geral de Urbanização da autoria do arquiteto Augusto Pereira Brandão. Este apresenta desenho urbano de vários Planos de Pormenor, onde se destacava as propostas para o Parque da Cidade, o Jardim Marginal e ainda para a reconversão do centro velho da cidade. No entanto, a medida mais radical era a exclusão total do trânsito do Centro-Histórico dando prioridade à circulação pedonal. Associando-se a este plano, também foi desenhado um conjunto de percursos pedonais que ligavam a praça dos touros ao Campo da Agonia.

Alguns anos depois, em 1991, foi desenvolvido por um conjunto de técnicos da Câmara Municipal de Viana do Castelo, o Plano Director Municipal, PDM. Este plano definia várias unidades operativas sujeitos a Planos de Pormenor, tais como a área da Frente Ribeirinha, do Campo da Agonia e do Parque da Cidade, porém não é proposta qualquer abordagem no centro histórico. Estas áreas dividiram-se em vários planos: o Plano de Pormenor da Cidade, o Plano Pormenor da Papanata, o Plano Pormenor de São Bento, o Plano de Urbanização da Cidade e ainda, um estudo de recuperação da área envolvente ao Parque da Cidade²⁴.

Em 1999, é lançado o Plano de Urbanização da Cidade, também citado no PDM, no qual apresenta propostas principalmente para três zonas de Viana do Castelo: a área envolvente ao acesso Norte e as áreas poente e a nascente da cidade, sendo entregues respetivamente a três equipas de arquitetos comandadas por Fernando Távora, Henrique Carvalho e Matos Ferreira. Este plano aponta para o descongestionamento do centro histórico, cuidados redobrados com obras de reabilitação, a construção de uma circular de forma a retirar trânsito do centro da cidade, a implementação de um interface rododiferroviário junto à estação ferroviária e ainda a realização de três planos pormenor envolventes ao Centro Histórico: Área Oriental, Área Ocidental e Frente Atlântica. Este plano ainda relançou um conjunto de grandes obras em Viana, tais como a nova ponte sobre o rio Lima e os seus respetivos acessos, construída em 1991 para servir a futura autoestrada A28, ligando Viana-Porto.

²³ CALDAS, João Vieira; GOMES, Paulo Varela - Viana Do Castelo. Editora Presença, Lisboa, 1990, p.34

²⁴ RAMOS, Thierry - Viana Polis, continuidade ou rutura. FAUP, Porto, 2004, p.112. Dissertação de Mestrado em Arquitetura



Fig.28 - Áreas de intervenção do programa Viana Polis



Fig.29 - Propostas do programa Viana Polis

2.2.2. O urbanismo do século XXI

2.2.2.1. Programa Viana Polis

No início do século XXI assiste-se a uma mudança no planeamento das cidades portuguesas, no entanto, o programa Polis surge ainda durante os últimos meses do século XX. Este programa que apareceu em diversas cidades pelo país inteiro é uma vasta ação de valorização e requalificação do património arquitetónico, urbanístico e ambiental das suas cidades.

No caso de Viana do Castelo, o programa Polis nasce em meados do ano 2000, porém desenvolve-se na sua totalidade durante o século XXI. Em Viana, este programa intervém numa área de 157 hectares, tendo como foco principal a margem direita do rio Lima e a parte da cidade a poente da ponte Eiffel. Este indicava três áreas de intervenção: a valorização do Centro Histórico com o Plano de Pormenor elaborado pelo arquiteto Rui Mealha, a requalificação do Parque da Cidade com o Plano de Pormenor pensado pelo arquiteto Manuel Fernandes de Sá, e ainda, o Plano Pormenor do Campo da Agonia e Frente Ribeirinha, coordenado pelo arquiteto Adalberto Dias.

Assim o programa Viana Polis é uma *“intervenção integrada de requalificação urbana com uma forte componente de valorização ambiental que visa melhorar a qualidade do ambiente urbano e valorizar a presença de elementos ambientais estruturantes (como a frente do Rio Lima, a frente Atlântica e o Monte de Santa Luzia) e a sua interligação com a cidade (os quatro ecossistemas). Pretende-se contribuir para a revitalização de Viana do Castelo como Centro Urbano, com um papel relevante na estruturação do Sistema Urbano Nacional, promovendo a sua multifuncionalidade e criando condições de novas centralidades.”*²⁵

O programa ainda propõe a construção de uma ciclovía com aproximadamente nove quilómetros²⁶, comum a todas as três áreas de intervenção, que atravessa e estabelece a comunicação entre os ecossistemas existentes. Com este programa, são criadas novas centralidades na cidade, propostos novos equipamentos de qualidade e a recuperação do espaço público. Viana do Castelo verá ainda a frente de rio aumentada em mais de três quilómetros, passando a área verde dos atuais 60 mil metros quadrados para aproximadamente 300 mil metros quadrados. Com este programa privilegiou-se os espaços que mais as pessoas se identificam e identificam Viana do Castelo.

²⁵ PROGRAMA POLIS - Programa de Requalificação Urbana e Valorização Ambiental de Cidades / Plano Estratégico de Viana do Castelo. Ministério do Ambiente e Ordenamento do Território, Lisboa, 5 de junho de 2000, p.12

²⁶ RAMOS, Thierry - Viana Polis, continuidade ou rutura. FAUP, Porto, 2004, p.89. Dissertação de Mestrado em Arquitetura

— Anel Envolvente ao Centro Histórico
— Zona Pedonal

— Ruas Pedonais
— Ciclovia

P Parque de Estacionamento



Fig.30 - Prédio Coutinho



Fig.31 - Novo Mercado



Fig.32 - Esquema proposto para o Centro Histórico



Fig.33 - O Mercado proposto para Viana do Castelo



Fig.34 - Plano Pormenor do Centro Histórico

O **plano de pormenor do Centro Histórico** foi elaborado pelo arquiteto Rui Mealha em conjunto com a Quaternaire. Compreendendo uma área de aproximadamente 52ha, este plano aponta para a recuperação dos edifícios degradados e devolutos existentes, propondo o aumento e dinamização da habitação no centro histórico. Esta intervenção ainda aponta para a preservação do património histórico e cultural, apostando na renovação da estrutura comercial e dos espaços culturais, e ainda, na criação de zonas de estacionamento subterrâneo, dada a sua pouca capacidade para a cidade. Ainda se pretende criar, um anel viário em torno do centro histórico de Viana do Castelo como um eixo estruturante interno de circulação automóvel e transportes urbanos, permitindo o seu contorno de forma mais cómoda e rápida possível. Este limita também as disparidades volumétricas, estabelecendo o equilíbrio e os valores originais do mesmo.

O centro histórico ainda beneficiará de um reordenamento na circulação viária, criando-se vários arruamentos de sentido único e faixas destinadas para os autocarros, etc. Neste plano propõe-se ainda a construção de cinco parques de estacionamento subterrâneos, no total com capacidade para 2600 automóveis, localizados nomeadamente, no Campo da Agonia, no Mercado, na avenida dos Combatentes, na Praça da Liberdade e no Paços do Concelho.

Com o objetivo de despromover o automóvel dentro do centro histórico, é proposto um serviço de miniautocarros completamente ecológicos que se assumirá como transporte urbano. Este plano ainda privilegia a circulação pedonal na cidade, sendo solidificado e ampliada a rede de circuitos pedonais em todo o centro histórico, reduzindo assim, a circulação automóvel nos espaços de maior valor patrimonial. Para reforçar estas ideias mencionadas, este plano ainda propõe a criação de estacionamento gratuito fora do limite do centro histórico, apostando no aumento da circulação dos transportes públicos.²⁷

Por outro lado, na zona do mercado pretende-se requalificar um espaço sem enquadramento e coesão urbanística, demolindo-se o prédio Coutinho com 13 andares, que constitui uma violenta imposição visual na cidade, para se construir o novo mercado. Até hoje, tem-se tentado demolir este edifício, no entanto, de tanta polémica e resistência por parte dos moradores do prédio Coutinho, esta demolição tem sido adiada ao longo dos anos.

²⁷ RAMOS, Thierry - Viana Polis, continuidade ou rutura. FAUP, Porto, 2004, p.95. Dissertação de Mestrado em Arquitetura

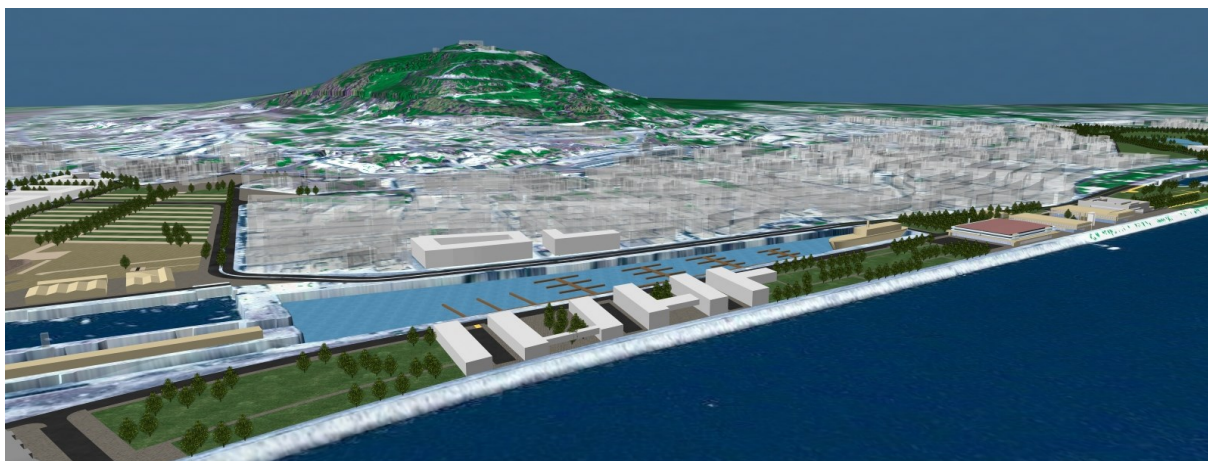


Fig.35 - Modelo 3D da proposta para a Frente Ribeirinha e o Campo da Agonia



Fig.36 - Modelo 3D da proposta para o Campo da Agonia



Fig.37 - Modelo 3D da Praça da Liberdade



Fig.38 - Plano Pormenor da Frente Ribeirinha e Campo da Agonia

Relativamente ao **plano pormenor da Frente Ribeirinha e do Campo da Agonia**, a cargo do arquiteto Adalberto Dias, este apresenta uma ampla área marginal, dispersando ainda, para a área do Campo da Agonia. Este plano tem como objetivos principais, a requalificação e revitalização de toda a marginal com equipamentos públicos e espaços lúdicos, a redefinição de toda a frente ribeirinha, e ainda, o melhoramento da oferta residencial nesta área.

A requalificação e recuperação da frente ribeirinha em Viana do Castelo, surge com o objetivo de equilibrar a utilização diária destes espaços, apostando em novas estruturas que consigam atrair o público mais diferenciado e dinamizá-la com elementos culturais e tradicionais. Para isso, Adalberto Dias aponta para demolição de alguns barracões e armazéns do antigo porto e outros pequenos edifícios presentes nesta área, para poder requalificar a Praça da Liberdade, a marina e a ainda propor alguns edifícios habitacionais. Dentro da proposta, a implantação da Praça da Liberdade é local que mais se destaca, com a implantação de quatro equipamentos públicos, dois de cada lado, fixados no topo sul da avenida dos Combatentes.

Assim, *“O plano de pormenor dá uma grande importância aos equipamentos e aos espaços públicos, que podem criar uma dinâmica de construção nessa zona. Beneficiar socialmente a população, e resolver o problema da ligação entre a cidade e a zona portuária.”*²⁸

A proposta também aponta para a criação de um corredor verde marginal e a junção dos percursos pedonais entre os dois lados da marina, através da construção de uma ponte móvel pedonal que facilita a travessia entre ambos os lados, sem qualquer consequência para as embarcações da marina. Este plano ainda aposta na beneficiação dos percursos pedonais e na eliminação das barreiras físicas de maneira a aumentar a acessibilidade das pessoas com mobilidade condicionada. Também é previsto a construção de um conjunto de edifícios e equipamentos localizados na Frente Ribeirinha, nomeadamente Edifícios dos Serviços Administrativos, Biblioteca, Pavilhão Multiusos, Museu, Marina Atlântica e Recreio Aquático, Parque de Estacionamento dos Paços do Concelho. Esta aposta na Frente Ribeirinha vai traduzir na criação de um novo centro lúdico, cultural e administrativo da cidade.

Por outro lado, a proposta de requalificação do Campo da Agonia tem como finalidade acolher as feiras/mercados semanais e a festa anual da Nossa Senhora da Agonia, sendo eliminado o estacionamento à superfície do Campo da Agonia, e construído um parque subterrâneo na mesma área.

²⁸ RAMOS, Thierry - Viana Polis, continuidade ou rutura. FAUP, Porto, 2004, p.96. Dissertação de Mestrado em Arquitetura



Fig.39 - Modelo 3D da intervenção do Parque da Cidade

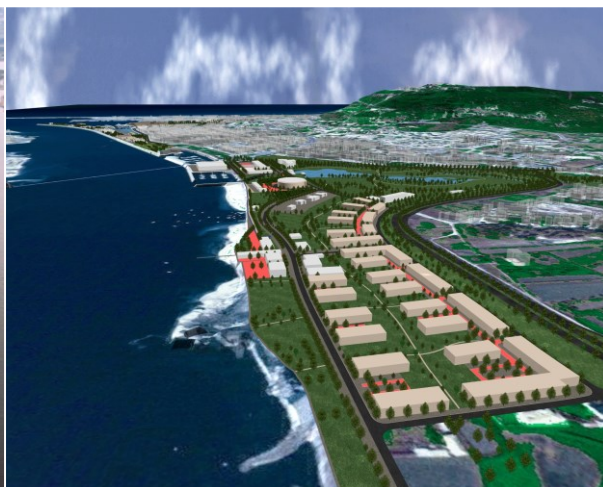


Fig.40 - Modelo 3D da intervenção do Parque da Cidade



Fig.41 - Plano Pormenor do Parque da Cidade

Relativamente ao **plano de pormenor do Parque da Cidade**, elaborado pelo arquiteto Manuel Fernandes de Sá, este compreende uma extensa área com aproximadamente 57 hectares. Localizando-se à beira-rio e próximo do centro da cidade, este plano desenvolve-se entre os limites da ponte Eiffel, dos acessos ao IC1 e da zona de Reserva Ecológica Nacional.

Este plano aponta para a criação de uma área de lazer e de desporto, mas também, uma área dedicada à habitação, respeitando as características e o ecossistema do Parque da Cidade (com cerca de 52 hectares). Através da reabilitação de alguns edifícios já existentes como moinhos e a praça dos Touros, pretende articular o novo espaço da cidade com a envolvente urbana existente. Na área correspondente ao parque, o arquiteto Manuel Sá propõe a criação de um hotel e o condicionamento da circulação automóvel.

*“A nascente do Parque da Cidade (1ª fase), propõe-se uma expansão urbana extruturada por uma vasta zona verde, onde o controlo da escala e a transparência visual da área residencial permite a sua integração paisagística respeitando os valores ambientais do sítio.”*²⁹

O plano ainda propõe, a concentração de vários equipamentos lúdico-desportivos, nomeadamente, piscinas, centro de ténis, pousada da juventude, refuncionalização da Praça de Touros e de apoio a desportos náuticos. Também é previsto, a criação de um Parque Urbano caracterizado por uma ampla área verde introduzido numa zona de lagoas onde o acesso a certas zonas é realizado de forma condicionada. Com a intenção de tornar esta área num polo de atração urbana, o arquiteto integra nesta zona, um centro de interpretação ambiental, onde se pode aprofundar o conhecimento sobre diversas espécies e verificar a reação entre o património construído e natural.

²⁹ RAMOS, Thierry - Viana Polis, continuidade ou rutura. FAUP, Porto, 2004, p.97. Dissertação de Mestrado em Arquitetura



Fig.42 - Modelo 3D da intervenção urbanística na Praia do Norte



Fig.43 - Planta da intervenção urbanística na Praia do Norte



Fig.44 - Vista da intervenção urbanística da Praia Norte

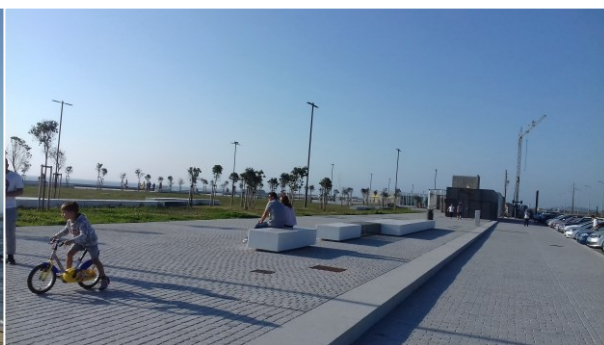


Fig.45 - Vista da intervenção urbanística da Praia Norte

2.2.2.2. Requalificação da Praia Norte

Em 2009, no decorrer de um concurso lançado pelo programa Polis para reabilitar a Praia Norte, é eleito o projeto desenvolvido pela arquiteta Maria João Patronilho, e que atualmente ainda se encontra em fase de conclusão. Esta obra foi classificada não só como empreitada de defesa costeira e proteção de pessoas e bens na frente marítima, mas também como requalificação da frente marítima. A primeira vertente foi dedicada a obras de infraestruturas de proteção da erosão costeira, o reordenamento do estacionamento, entre outras infraestruturas necessárias, enquanto a segunda, fica marcada principalmente pela criação de praças temáticas, a instalação de mobiliário urbano, árvores, vegetação, sinalização e restantes infraestruturas.

Para a concretização deste projeto, foi necessária a demolição de um edifício rural e de dois edifícios de restauração existentes, assim como a demolição do muro de enrocamento e construção de um em betão com altura média de 1,5m, fazendo ligação à praia através de acessos pontuais em escada. A via marginal deixa de existir e passa a ser utilizada a nova via, recuada e paralela à anterior, sendo ainda proposto, um corredor de ligação à praia do Coral. Este projeto define a construção de um Parque Verde pedonal e clicável, que dividirá os 40 000m² intervencionados por cinco praças com distintas finalidades: a Praça da Cultura, a Praça dos Desportos, a Praça da Praia, a Praça da Água e a Praça do Lazer e do Bem Estar. Estas novas áreas vão ser utilizadas como incentivo à prática desportiva, lazer, complementos ao uso balnear e equipamentos de apoio à interpretação ambiental da envolvente, biológica, geológica, piscatória e terapêutica.

Na Praça da Cultura foi implantado um equipamento de apoio a atividades culturais e espetáculos associados a um anfiteatro e a um novo restaurante panorâmico. Já na Praça dos Desportos, esta estaria associada às atividades desportivas, com um equipamento de apoio à atividade desportiva, balneários, posto socorro e restauração. Relativamente à Praça da Praia e do Conhecimento, esta teria novas infraestruturas para uma biblioteca pública de apoio à investigação, onde está incluída uma grande caixa de areia. Por fim, para a Praça do Lazer e Bem Estar, está prevista um espaço de restauração de comida biológica e uma estrutura destinada a terapias com algas, banhos e massagens, em memória da praia medicinal que ali existiu. Relativamente à materialidade adotada, os edifícios propostos são todos de betão aparente, enquanto as vias pedonais apresentadas são em madeira. Já relativamente à pavimentação, o emparcelamento do Parque Verde varia consoante o material utilizado, como a areia, a pedra, gravilha, saibro e relva.

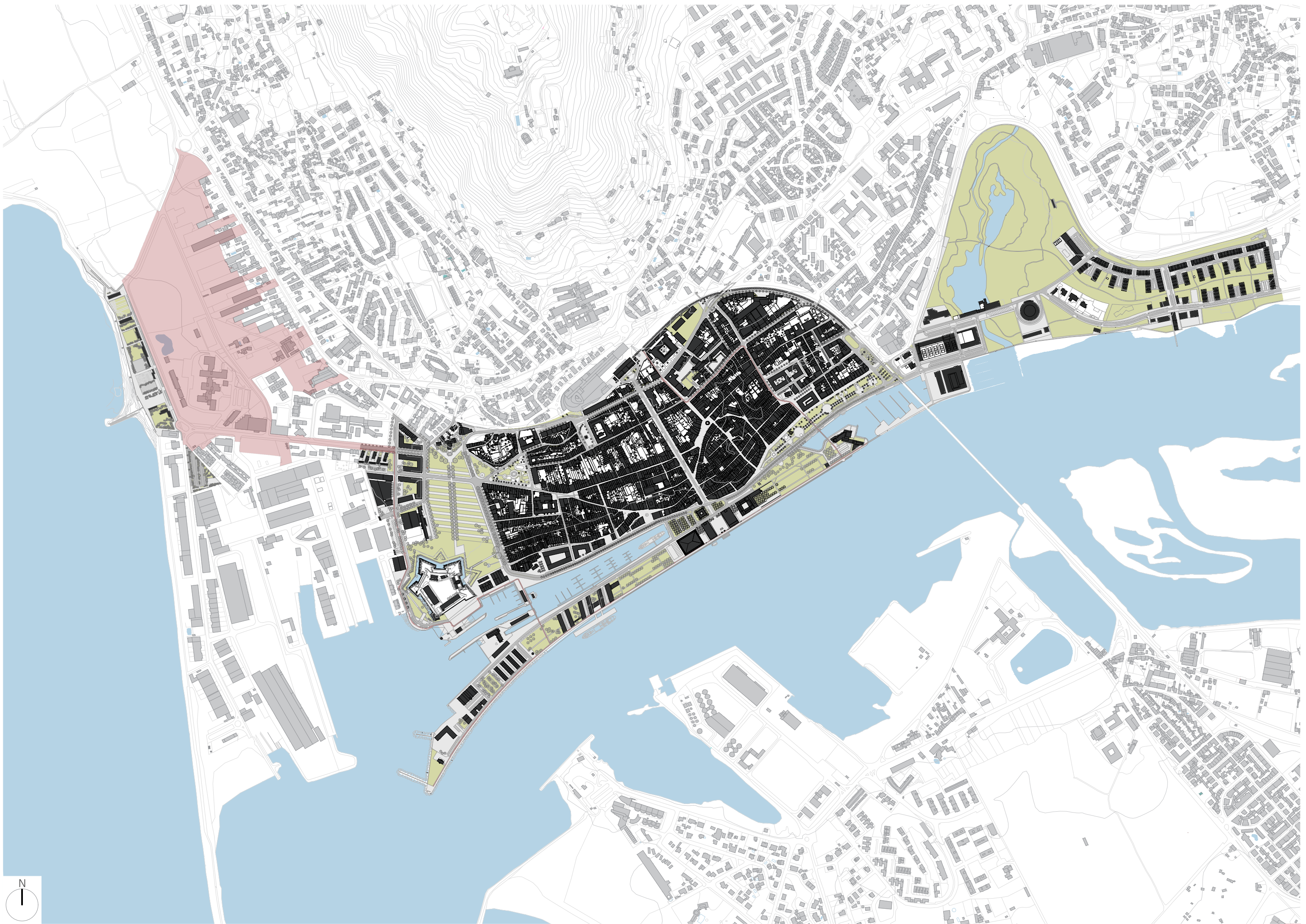
Associado ao projeto de requalificação da Praia Norte propõe-se ainda, um parque de estacionamento com capacidade para 152 lugares e uma zona de lazer e de merendas junto à capela de S. Pedro e ao Bairro dos Pescadores.

3. O LUGAR

Enquadramento, Análise e Circunstância



Fig.46 - Maquete de enquadramento territorial, escala 1:2000



3.1. ENQUADRAMENTO

3.1.1. Enquadramento Estratégico

Com as intervenções e os planos realizados no âmbito do programa Polis em Viana do Castelo em torno de áreas mais próximas e envolventes ao centro histórico, tornou-se ainda mais claro, que a área ocidental da cidade ficou completamente excluída e desconectada da restante cidade de Viana do Castelo, dificultando consequentemente a comunicação da área de frente oceânica com o centro da cidade, que estes planos principalmente englobavam.

Com a implantação do parque urbano junto à Praia Norte e do parque de estacionamento junto à área empresarial da cidade através da iniciativa do projeto de requalificação da praia Norte da autoria da arquiteta Maria João Patronilho, tornou-se ainda mais visível a urgente necessidade de comunicação e ligação deste projeto com o plano da Frente Ribeirinha e do Campo da Agonia do arquiteto Adalberto Dias, mas também com toda a área que envolve a periferia da praia Norte e toda a cidade de Viana do Castelo. Tendo isto em conta, a área delimitada pela intervenção que desenvolvo nesta dissertação, é definida principalmente pela necessidade de reconectar todos estes projetos pensados, ligando-os corretamente à estrutura urbana existente. Assim, a delimitação da área a intervir encontra-se definida através das áreas territoriais e relações que estes planos propostos apresentam.

A nível urbano, a área poente de Viana do Castelo possui uma grande importância na cidade, pois engloba um grande número de equipamentos urbanos, e por isso, considero crucial o desenvolvimento de um novo desenho projetual. Nesta área, ainda podemos encontrar as pequenas habitações do bairro dos Pescadores que constituem o único polo de concentração habitacional neste território, no entanto, o equipamento mais simbólico na cidade são os estaleiros navais, que, implantados numa localização privilegiada³⁰, conferem uma grande importância na urbanidade na cidade e na vida dos vianenses. Depois, ainda se vão implantar diversos equipamentos ligados à educação e ao desporto, e posteriormente, a zona de atividades económicas presentes na praia Norte, que foram incluídas no projeto da arquiteta Maria João Patronilho já no século XXI. Este último tirou partido do terreno conquistado ao oceano Atlântico, através do aterro realizado devido à construção nascente do molhe Norte e dos estaleiros navais de Viana do Castelo.

Ainda podemos encontrar, a implantação de diversos equipamentos hoteleiros junto ao bairro dos Pescadores, voltados para o oceano Atlântico³¹. Assim, podemos perceber que toda a frente atlântica se torna uma parte importante e essencial na cidade, pois desenvolve-se uma multifuncionalidade de equipamentos, tais como, educacionais, balneares, habitacionais, e principalmente, industriais com a presença do parque empresarial da cidade. Toda esta convivência de funções urbanas, constituem um fator essencial a considerar na intervenção a realizar no capítulo posterior.

³⁰ WESTSEA VIANA SHIPYARD - Construir um novo rumo, docas, construção e reparação naval. West Sea - Estaleiros Navais, Viana do Castelo, p.3

³¹ Delimitação da área de reabilitação urbana da frente atlântica, memória descritiva e justificativa. Câmara Municipal de Viana do Castelo, Viana do Castelo, 2012, p.2



Fig.47 - Planta de enquadramento territorial

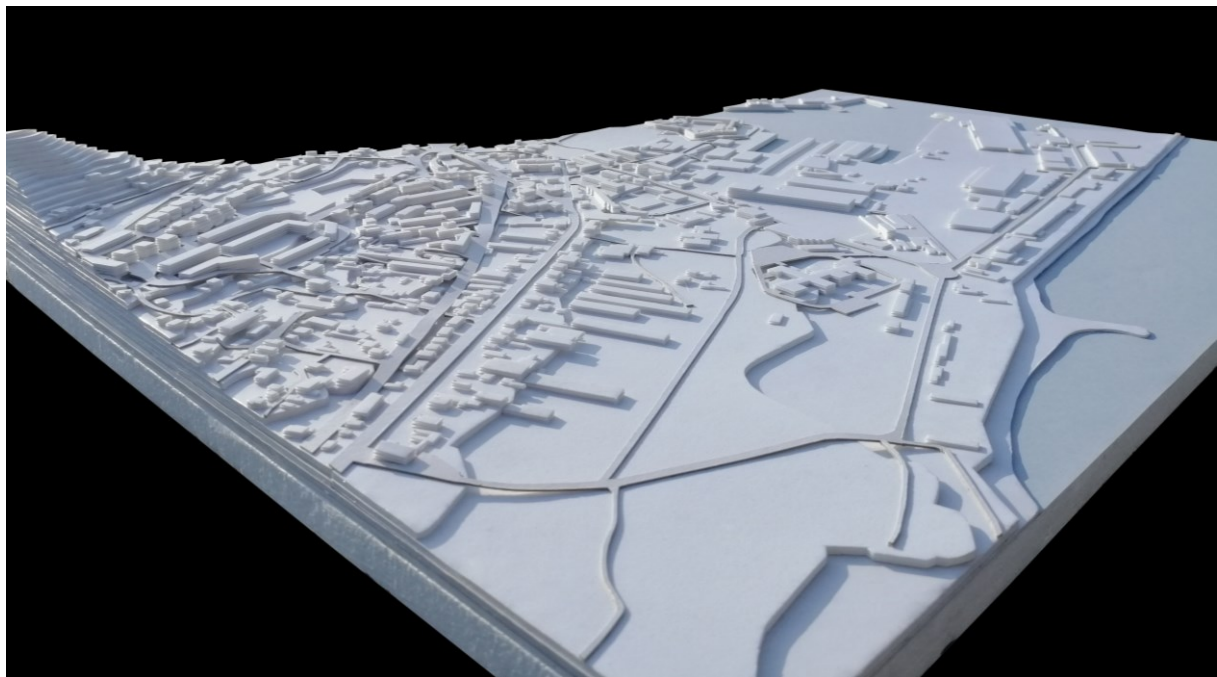


Fig.48 - Maquete de enquadramento territorial, escala 1:2000

3.1.2. Enquadramento Territorial

Na sua génese, a área delimitada pela intervenção caracteriza-se fundamentalmente por uma área periférica da cidade que envolve as primeiras áreas de expansão da cidade a poente e os núcleos rurais da freguesia da Areosa. Assim, a área delimitada pela intervenção encontra-se delimitada a poente pelo eixo definido pela rua da Guiné Bissau e a praia Norte, a sul pela avenida do Atlântico e os Estaleiros Navais, a norte pelo limite físico estabelecido pelos espaços agrícolas da veiga da Areosa e pela avenida de Figueiredo, e a nascente pela estrada Nacional 13 e o remate final estabelecido através do plano Pormenor do Campo da Agonia e da Frente Ribeirinha.

Territorialmente, esta área periférica encontra-se repleta de relações com a paisagem natural, ou seja, com tudo o que nasceu sem o envolvimento do homem, no entanto, também com o que foi implementado pelo mesmo, tais como, os campos que constituem parte integrante da Reserva Agrícola.

“O local constituído pela extensão e pela elevação do solo, por superfícies aquáticas, por verdura, rochedos ou céu, revestidos com os lençóis ou a cabeleira da vegetação, aberto de perspectivas, cortado de horizontes, é o pasto oferecido pelos nossos olhos aos nossos sentidos, à nossa sensibilidade, à nossa inteligência, ao nosso coração.”³² Esta visão anunciada na citação anterior, insere-se perfeitamente na descrição de toda a riqueza paisagística presente nesta área periférica e que torna este espaço, num lugar tão único com circunstâncias especiais.

Numa valorização paisagística que engloba a área de intervenção, é de salientar a relação natural com o monte de Santa Luzia, a nascente, os campos agrícolas, a norte, o rio Lima, a sul, e finalmente, com o oceano Atlântico e toda a sua biodiversidade, a poente. No caso do monte de Santa Luzia, a sua presença funciona como um plano de fundo a partir da praia Norte, mas também de toda a área de intervenção sugerida. Este monte contrasta com o oceano Atlântico e os campos agrícolas, servindo de miradouro que, em tempos ultrapassados, serviu de vigia relativamente aos ataques inimigos que eram conduzidos a partir do mar, como podemos observar no capítulo anterior.

³² LE CORBUSIER - Conversa com os estudantes das escolas de arquitectura. Editora Cotovia, Lisboa, 2009, p.47

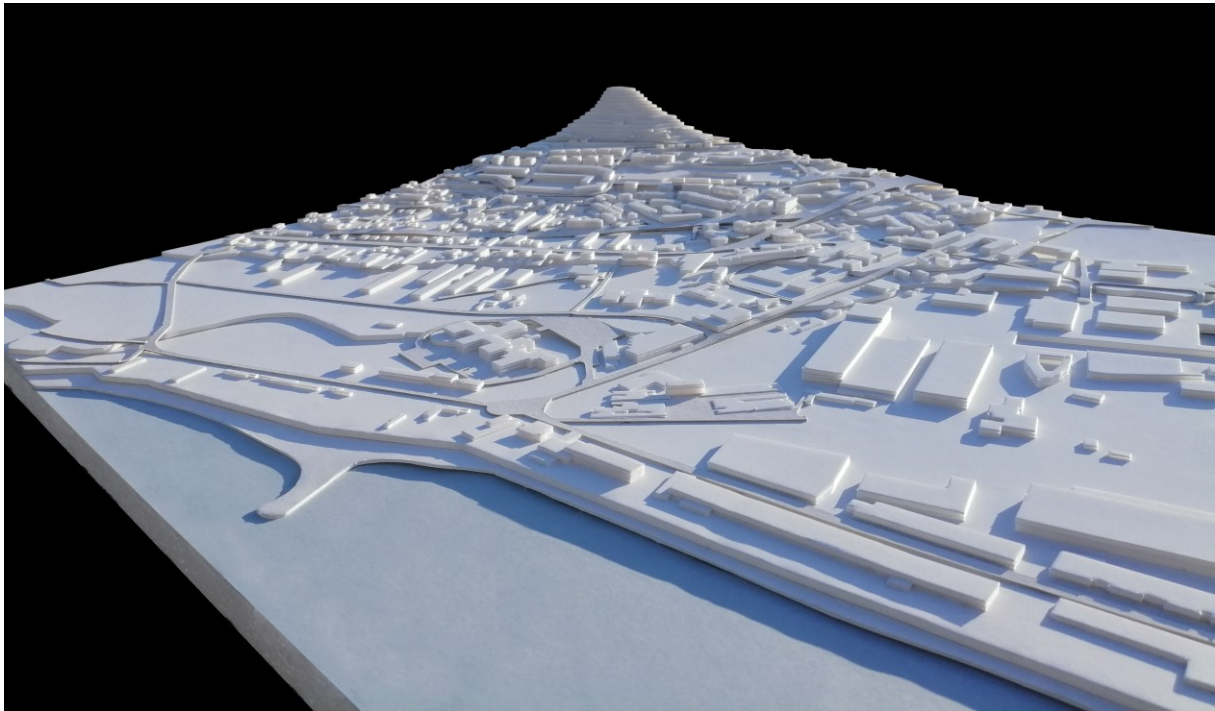


Fig.49 - Maquete de enquadramento territorial, escala 1:2000

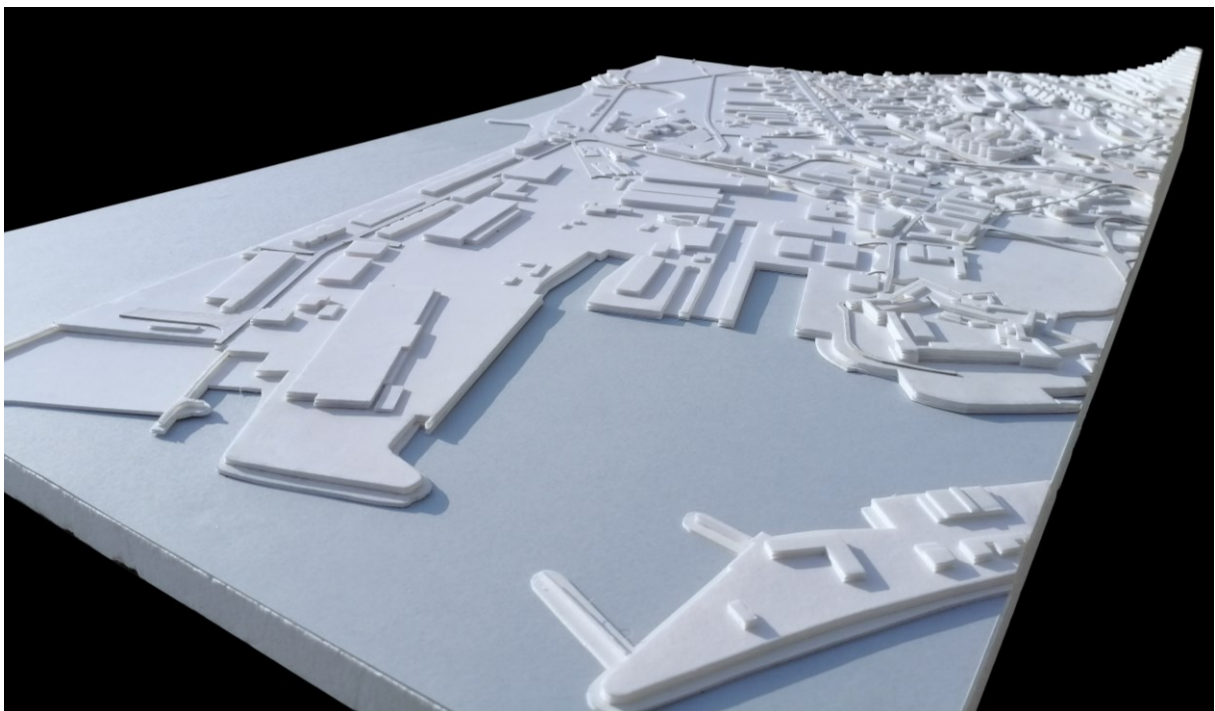


Fig.50 - Maquete de enquadramento territorial, escala 1:2000



SOLO RURAL
ESPAÇOS AGRÍCOLAS

- ESPAÇOS FLORESTAIS
- ZONAS FLORESTAIS DE PRODUÇÃO
- ZONAS FLORESTAIS DE PROTEÇÃO
- ZONAS FLORESTAIS DE CONSERVAÇÃO/COMPARTIMENTAÇÃO
- ZONAS FLORESTAIS DO DOMÍNIO SILVO-PASTORIL
- ESPAÇOS NATURAIS
- ROCHEDOS EMERGIDOS DO MAR
- PRAIAS

ESPAÇOS PÚBLICOS DE RECREIO E LAZER EM SOLO RURAL

- INSULAS
- SAPAIS
- LEITOS DE CURSOS DE ÁGUA
- LAGOAS
- ZONAS DE MATA RIBERNA
- GALERIAS RIPICOLAS
- ZONAS DE VEGETAÇÃO RASTEIRA E ARBUSTIVA
- ZONAS DE MATA DE PROTEÇÃO LITORAL

SOLO URBANO
SOLO URBANIZADO

- ZONAS DE EDIFÍCIOS MULTIFAMILIARES
- ZONAS DE EDIFÍCIOS UNI OU BIFAMILIARES
- ZONAS DE ENQUADRAMENTO PAYSAGÍSTICO
- ZONAS INDUSTRIAIS EXISTENTES
- ZONAS DE EQUIPAMENTOS EXISTENTES
- ZONAS DE EMPREENDIMENTOS TURÍSTICOS EXISTENTES
- ZONAS URBANAS DE APLICAÇÃO DE PP

SOLO DE URBANIZAÇÃO PROGRAMADA

- ZONAS DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS
- ZONAS DE EQUIPAMENTOS PROPOSTOS
- ZONAS DE EMPREENDIMENTOS TURÍSTICOS PROPOSTOS
- ESPAÇOS PÚBLICOS DE RECREIO E LAZER EM SOLO URBANO

ÁREAS DE PROTECÇÃO E COM RISCO
ÁREAS DE PROTECÇÃO À PASAGEM E À FLORESTA

- ÁREAS DE ELEVADO VALOR PAYSAGÍSTICO
- ÁREAS DE PROTECÇÃO AO PATRIMÓNIO CONSTRUÍDO E ARQUEOLÓGICO
- MANEJOS CLASSIFICADOS OU EM VIAS DE CLASSIFICAÇÃO
- PATRIMÓNIO CULTURAL CONSTRUÍDO
- ZONAS DE PROTECÇÃO
- ÁREAS COM RISCO
- ÁREAS COM RISCO DE EROSIÃO
- ÁREAS AMEAÇADAS PELAS CHEIAS

REDES DE INFRAESTRUTURAS VIÁRIAS
ZONAS DOS ITINERÁRIOS DO PNI

- REDE VIÁRIA DO PNI
- REDE PRIMÁRIA NÍVEL 1 EXISTENTE
- REDE PRIMÁRIA NÍVEL 1 PROPOSTA
- REDE PRIMÁRIA NÍVEL 2 EXISTENTE
- REDE PRIMÁRIA NÍVEL 2 PROPOSTA
- REDE SECUNDÁRIA NÍVEL 1 EXISTENTE
- REDE SECUNDÁRIA NÍVEL 1 PROPOSTA
- REDE SECUNDÁRIA NÍVEL 2 EXISTENTE

PLANEAMENTO E GESTÃO
UOPG COM INSTRUMENTOS DE GESTÃO TERRITORIAL EFICAZES

- ÁREA DE APLICAÇÃO DE POC CANINHA - ESPINHO
- ÁREA DE APLICAÇÃO DE PUC
- ÁREA DE APLICAÇÃO DE PP
- UOPG PROPOSTAS
- LÍMITE DE ÁREA DE UP
- LÍMITE DE ÁREA DE UE
- LÍMITE DE ÁREA DE UOPG

ESPAÇOS CANAIS

- ESPAÇOS CANAIS
- W1 e W2
- ESPAÇOS CANAIS ALTERNATIVOS
- IP - ZONAS DE INTERVENÇÃO PRIORITÁRIA

REDE FERROVIÁRIA

- REDE FERROVIÁRIA EXISTENTE
- REDE FERROVIÁRIA PROPOSTA

ESCALA 1/10000

ARTOP - Aero - Topográfico, Lda
Cobertura Fotográfica - Agosto 1996

COORDENADAS RECTANGULARES
Equidistância das Curvas de Nível : 5m
HAYFORD-GAUSS DATUM 1973
MERCATOR DE CASCAIS

PLANO DE URBANIZAÇÃO DA CIDADE DE VIANA DO CASTELO
DE VIANA DO CASTELO
PLANTA DE ZONAMENTO

40.1.1

40.1.2

40.2.1

40.1.3

40.1.4

40.2.3

40.4.1

JUNHO 2008

CÂMARA MUNICIPAL DE VIANA DO CASTELO

3.1.3. Enquadramento nos Instrumentos de Gestão do Território

A área de reabilitação urbana delimitada anteriormente é gerida pelo Plano de Urbanização da Cidade³³, sendo um fator importante a considerar na opção do programa a adotar no desenvolvimento na proposta.

Assim, através da identidade do Plano de Urbanização da Cidade, podemos observar que a área que envolve a avenida do Atlântico, se encontra classificada maioritariamente por zonas de equipamentos existentes, zonas industriais existentes, zonas de edifícios uni ou bifamiliares e ainda zonas de edifícios multifamiliares. No entanto, na zona Norte da área alvo de delimitação, o Solo Urbano encontra-se classificado como, zonas de edifícios uni ou bifamiliares, zonas de edifícios multifamiliares, zonas de equipamentos propostos, e por último, espaços agrícolas.

Relativamente á área mais ocidental que estabelece a relação com a frente atlântica, o Solo Urbano é classificado como espaços públicos de recreio e lazer, zonas de empreendimentos turísticos existentes e ainda, zonas de atividades económicas.

³³ Aprovado pela Resolução de Conselhos de Ministros nº 1059/91, publicado no Diário da República nº239, Série I-B de 17 de outubro, alterado e republicado pelo Aviso 20245/2008 publicado no Diário da República nº136 serie II, de 16 de julho.

3.2. ANÁLISE DAS CIRCUNSTÂNCIAS ATUAIS

Delimitada a área de intervenção a desenvolver e antes de pensar em intervir em qualquer lugar é essencial realizar uma análise aprofundada sob as suas circunstâncias e condicionantes presentes. Com esta análise, pretende-se descobrir e valorizar a essência desta área para posteriormente poder definir a estratégia de intervenção mais adequada possível às condicionantes existentes.

“Conhecer o lugar, analisar o lugar, examinar cuidadosamente o lugar não leva a uma resposta imediata, (...) considero o lugar como o primeiro material com que se conta, a primeira pedra, a trama sobre a qual se projecta os nossos pensamentos arquitectónicos.”³⁴

Tal como a visão de Rafael Moneo, o primeiro instrumento de trabalho a desenvolver é conhecimento do lugar. Assim, desta forma pretende-se realizar uma análise intensa de toda a área delimitada de intervenção, para perceber todas as circunstâncias envolvidas cuidadosamente em cada espaço. Em cada um dos temas que desenvolverei neste capítulo, pretendo fazer uma observação de forma a retirar o que pode ou não ser importante para a elaboração de uma estratégia.

³⁴ MONEO, Rafael - Apuntes sobre 21 obras. Editora Gustavo Gil, Barcelona, 2010, p.377

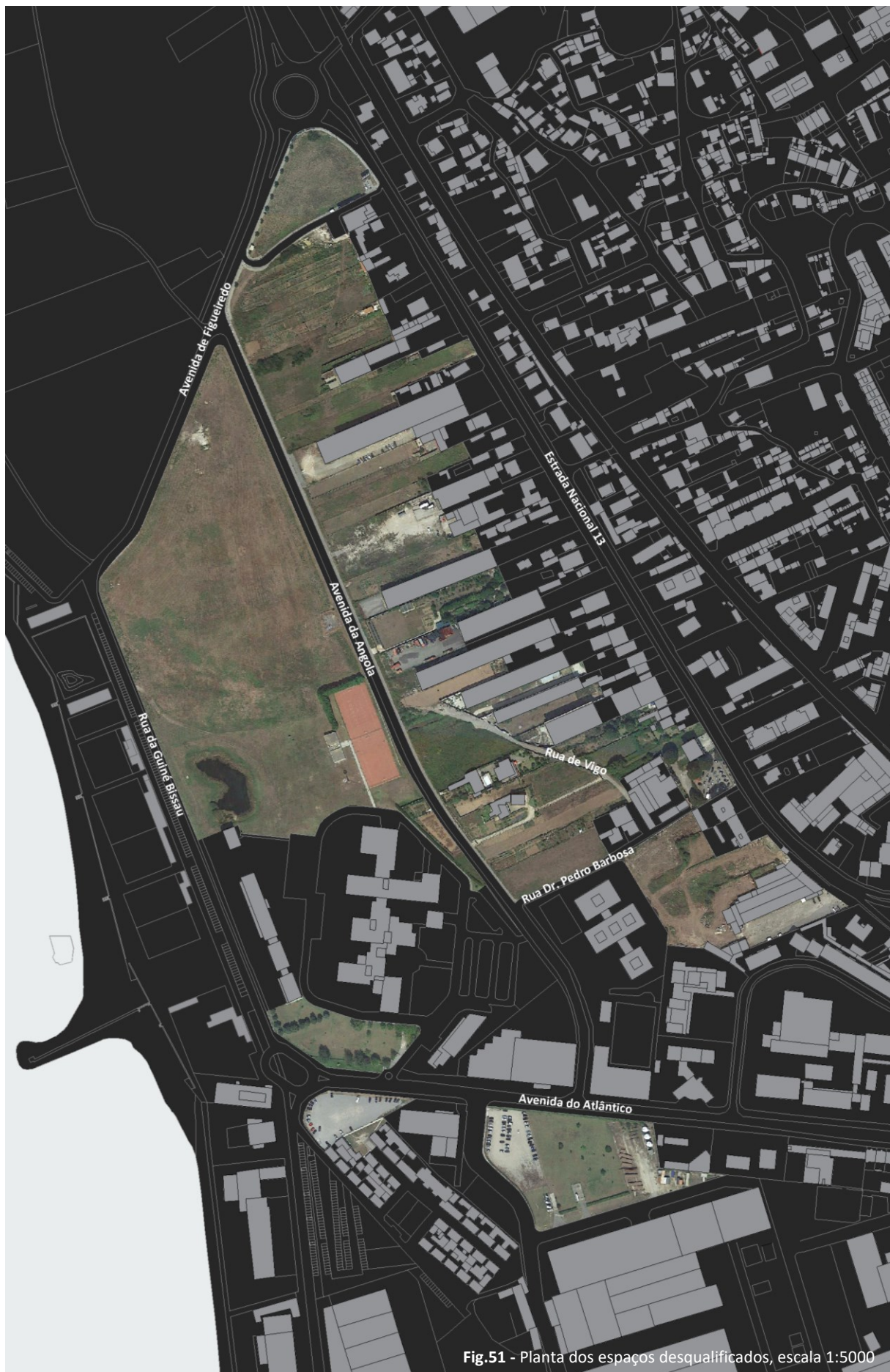


Fig.51 - Planta dos espaços desqualificados, escala 1:5000

De uma maneira global, o território delimitado pela área de intervenção é marcado principalmente pelo oceano Atlântico, pela presença dos espaços agrícolas inseridos na Reserva Nacional, o monte de Santa Luzia, e ainda, pela relação com a malha urbana construída, que revelam um contraste especial e diferenciado, no qual é necessário identificar e analisar individualmente para posteriormente conseguir valorizá-lo.

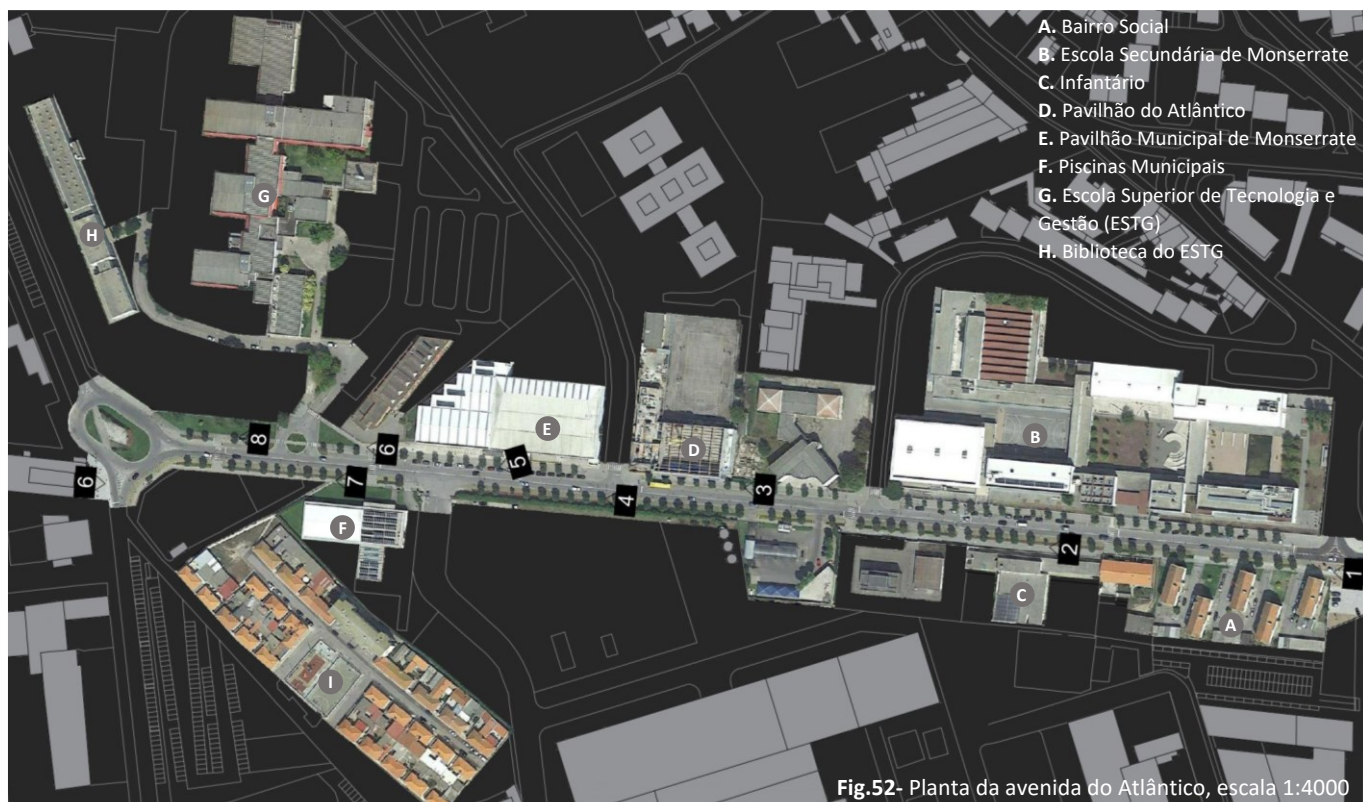
Estendendo-se numa plataforma relativamente suave entre o mar e a serra de Santa Luzia, a área delimitada caracteriza-se pela essência de pequenas quintas e parcelas de terreno de desenho irregular, que sem grandes condições de acesso, marcam o espaço degradante envolvente.

Relativamente às existências no lugar, este espaço encontra-se completamente envolvido pelo carácter industrial e degradado das oficinas dos Estaleiros Navais, mas também pela obsolescência dos espaços baldios. Apesar desta área ser essencialmente marcada pelo carácter desqualificado dos terrenos existentes que não estabelecem qualquer função urbana na cidade, ainda podemos observar de maneira geral, o degradado antigo Matadouro Municipal construído em 1926, e várias construções de carácter industrial localizadas no espaço estabelecido entre a avenida da Angola e a estrada Nacional 13, que reforçam o carácter arruinado e degradado deste lugar. A estrada Nacional 13 é marcada essencialmente por um conjunto de pequenas edificações desarticuladas dedicadas unicamente ao comércio e à habitação.

Com os planos de urbanização elaborados a partir dos anos 60, estes permitiram estruturas as ocupações com um desenho de lotes, no entanto, a sua conceção fragmentada e sem estudos de enquadramento territorial, criou uma descontinuidade na sua rede viária e na implantação de edifícios. Com a sucessão de intervenções desarticuladas e às características topográficas da área delineada, podemos observar que a malha urbana apresenta descontinuidades no seu desenho contribuindo para a desqualificação do desenho urbano dos espaços.

Assim, o espaço público resultante resulta de um somatório de várias intervenções completamente desarticuladas entre si, um desenho irregular da estrutura viária presente, sem continuidade e sem infraestruturas adequadas, tais como, passeios, estacionamento ou mobiliário urbano³⁵.

³⁵ PROGRAMA ESTRATÉGICO DE REALIBILITAÇÃO URBANA - Operação de Reabilitação Urbana Sistemática da Área de Reabilitação Urbana da Cidade Poente. Câmara Municipal de Viana do Castelo, Viana do Castelo, 2018, p.14



3.2.1. Avenida do Atlântico

Rasgada em 1975 entre as terras aráveis integradas na vasta veiga de Areosa, a avenida do Atlântico assume uma direção parcialmente perpendicular ao oceano Atlântico. Esta artéria possui um papel importante na coesão urbana da cidade, pois executa a ligação à área periférica da praia Norte, permitindo a expansão ocidental da cidade de Viana do Castelo. Este eixo ainda realiza a comunicação desde o Campo da Agonia até à praia Norte, o acesso à avenida do Cabo Verde onde se desenvolve o Parque Empresarial da cidade e o bairro dos Pescadores, à avenida da Angola e ainda, à rua da Guiné Bissau, esta última ligada à multifuncionalidade urbana presente na praia Norte. Assim, a plataforma da avenida do Atlântico consolida-se como uma zona de equipamentos destacando-se a Escola Secundária de Monserrate, mas onde progressivamente se têm vindo a instalar outros equipamentos escolares ou de serviços, constituindo parcelas de alguma dimensão com uma relação indireta sobre o espaço público³⁶. Hoje, esta avenida apresenta uma forte relação com os equipamentos públicos presentes, desenvolvendo-se ao longo dela, escolas, bairros, piscinas municipais, um infantário, pavilhão desportivo e a Escola Superior de Tecnologia e Gestão (ESTG), com a sua Biblioteca da autoria do arquiteto Fernando Távora, implantada estrategicamente de perfil para a praia Norte, privilegiando a sua relação com o oceano Atlântico.

No entanto, apesar da enorme potencialidade que o núcleo da avenida do Atlântico estabelece na cidade, este apresenta diversos problemas ao longo do seu desenvolvimento. Este núcleo é marcado pela existência de vários espaços desqualificados, sem qualquer função urbana na cidade, nomeadamente dois espaços bastantes amplos situados no seu lado sul: um, localizado a norte do bairro dos Pescadores, atualmente utilizado para estacionamento de veículos e, ainda, o espaço localizado a norte dos Estaleiros Navais, também utilizado para estacionamento de veículos dos trabalhadores desta empresa naval reconhecida internacionalmente. Ainda podemos observar, um espaço verde ajardinado, incluído na área da Escola Superior de Tecnologia e Gestão, que não estabelece qualquer tipo de relação urbana e harmoniosa com a avenida.

Alvo de obras de requalificação no início do séc. XXI, a avenida do Atlântico³⁷, atualmente apresenta duas vias de sentidos opostos destinadas à circulação de veículos, estacionamento, ciclovias e passeios acompanhados por arborização, rematados pelo plano vertical do edificado. Este desenho apresenta descontinuidades desconcertantes, essencialmente, no que diz respeito às suas zonas de contacto com os edifícios. Esta ainda apresenta uma materialidade descontínua, um uso desconexo de diferentes elementos (passeios, árvores, muros, ciclovias), não existindo articulações harmoniosas ao longo do seu espaço, nos seus distintos contactos com outras realidades. Apesar destes obstáculos observados, a avenida do Atlântico apresenta potencial para um desenho feliz de espaço público, que toma em mais atenção o indivíduo e capaz de articular as diferentes partes de um todo que é Viana do Castelo. Esta artéria produz o diálogo, entre o meio urbano mais denso e o mais disperso, entre o mar, o rio, a montanha, e o centro da cidade de Viana do Castelo.

Não nos podemos esquecer, que esta artéria permite realizar o acesso e a ligação a uma grande parte dos equipamentos urbanos da cidade, e por isso, esta avenida precisa de necessidades especiais e específicas para que o tráfego e os diversos tipos de mobilidade da cidade do século XXI, possam fluir da maneira mais adequada possível com a restante cidade.

³⁶ Ibidem, p.14

³⁷ Ibidem, p.40

O ESTALEIRO

- A** Doca seca n.º 1
- B** Doca seca n.º 2
- C** Plataforma de Construção
- D** Rampa de Lançamento
- E** Bacia de Aprestamento
- F** Oficinas de Suporte à Doca
- G** Edifício Administrativo e Técnico
- H** Oficina de Mecânica
- I** Cais do Bugio
- J** Parque de Resíduos
- K** Oficina de Encanamentos
- L** Linha de Montagem de Painéis
- M** Oficina de Pré-montagem
- N** Oficina de Caldeiraria Ligeira
- O** Oficina de Decapagem e Pintura
- P** Oficina de Caldeiraria Pesada



Fig.62 - Planta funcional dos West Sea - Estaleiros Navais



Fig.63 - Vista aérea dos West Sea - Estaleiros Navais

3.2.2. West Sea - Estaleiros Navais

Nascidos em 1944, os Estaleiros Navais de Viana do Castelo estabelecem até hoje, um símbolo quer no dinamismo da cidade, mas também na vida dos vianenses. *“Como a autarquia da cidade costuma dizer, os guindastes dos Estaleiros Navais, bem visíveis à distância, já fazem parte da fisionomia da cidade e por isso se tornam indispensáveis. Estaleiros e Viana são indissociáveis, portanto vão continuar a caminhar juntos.”*³⁸

Quando estes surgiram na cidade, eles situavam-se numa zona bastante afastada do centro urbano, no entanto, com a grande expansão urbana marcada principalmente pelos finais do séc. XX e início do séc. XXI, Viana do Castelo assistiu a uma consolidação e apropriação do seu edificado e programa até à sua margem Oeste, junto ao oceano Atlântico, hoje o parque empresarial da praia Norte. Com toda esta expansão que se desenvolveu, deixou os estaleiros envolvidos entre edifícios, estradas e vazios urbanos, numa total indefinição e desordem urbana e arquitetónica, surgindo vários pontos problemáticos na sua conexão com a malha urbana.

Podemos observar que o carácter arquitetónico desta empresa se encontra comprometido, pois todos os seus edifícios apresentam-se completamente desgastados e arruinados pelo tempo, perante uma cidade em crescente urbanização e desenvolvimento arquitetónico. Alguns destas construções permanecem-se praticamente sem qualquer renovação desde há muitos anos, sendo muito delas, construções sem qualquer requalificação desde o seu surgimento. Apesar de toda a degradação presente no complexo desta empresa, deve-se especial atenção ao funcionamento presente neste complexo de oficinas que compõem esta empresa. Todo o complexo distribui-se de uma forma racional, a maioria dos edifícios que compõem os estaleiros funcionam como oficinas, onde incorporam no seu interior toda a racionalidade de funcionamento das máquinas e da construção naval, enquanto no seu exterior, os desenhos dos edifícios mantêm um desenho volumétrico característicos de barracões ou armazéns arruinados e degradados.

No entanto, o que mais me intriga nesta empresa reconhecida internacionalmente é a ausência de uma unidade que possa acolher o seu funcionamento logístico, como praticamente todas as empresas usufruem e possuem. Com os acessos estabelecidos a partir de três arruamentos, dois deles mais antigos, a avenida da Praia Norte e a rua dos Estaleiros, e um mais recente e o principal, a avenida do Atlântico, consegue-se identificar junto a esta última, um vazio urbano sem qualquer função, que pessoalmente, considero importante para desenvolver uma área expositiva, de tratamento logístico, e ao mesmo tempo, capaz de introduzir um carácter arquitetónico diferenciado estabelecendo uma imagem mais apelativo ao mundo, pois com a internacionalização desta empresa, são estes edifícios degradantes que transmitem a sua imagem às pessoas, à cidade e ao mundo.

Assim, pretendo resolver todos estes aspetos, alterando o carácter arquitetónico do espaço dos Estaleiros Navais, tornando-os mais do que um ícone mundial na construção naval, um símbolo arquitetónico da cidade de Viana do Castelo.

³⁸ MARTINS, Moisés Lemos; MEIRA, Gonçalo - Os Estaleiros Navais e a Sociedade Vianense. Grupo Desportivo e Cultural dos Trabalhadores de Viana do Castelo, Viana do Castelo, 2004, p.150



3.2.3. Rua da Guiné Bissau

Localizada paralelamente ao limite natural definido pelo oceano Atlântico, a rua da Guiné Bissau encontra-se delimitada a sul pela rotunda que demarca o final da avenida do Atlântico e a Norte pela avenida de Figueiredo, marcando um confronto com a veiga agrícola existente. Esta artéria mantém uma forte relação com o mar permitindo o acesso a toda a multifuncionalidade presente na praia Norte, construída recentemente através de um projeto de requalificação, da autoria da arquiteta Maria João Patronilho, mas também à sua respetiva praia e piscinas das marés. Este arruamento ainda permite o acesso ao Fortim da Areosa, localizado mais a Norte no limite costeiro com o oceano Atlântico.

Apesar desta rua estabelecer um papel fundamental na relação da cidade com o mar, podemos observar que este eixo apresenta uma disparidade entre duas realidades, com desenhos completamente opostos nos seus lados adjacentes. No lado do oceano Atlântico podemos encontrar uma área totalmente desenhada e requalificada, com espaços destinados ao lazer, convívio e desporto, com vários equipamentos dedicados à função desportiva, banear, cafés e restaurantes, enquanto no lado nascente, este constitui numa primeira fase, dois edifícios arquitetonicamente bem desenhados, e que se implantam de forma a valorizar a sua relação com o mar. Um destes edifícios, a Biblioteca da Escola Superior de Tecnologia e Gestão é da autoria do famoso arquiteto Fernando Távora. Porém, se numa primeira fase este eixo é marcado pela regularidade e arquitetura excecional, numa segunda fase, começamos a encontrar uma irregularidade e indefinição urbana marcada pela brutalidade de um terreno obsoleto e baldio, sem qualquer reflexão urbana na cidade.

Esse distanciamento de diferentes realidades, ainda é visível no próprio desenho da via, onde do lado da praia temos um desenho coerente dos espaços, com a inclusão de mobiliário urbano, um passeio amplo para a circulação pedonal e composto ainda por estacionamento perpendicular à rua, enquanto no lado oposto, apenas verificamos a presença de um passeio de pequena dimensão com uma guarda metálica que delimita a área da ESTG, estabelecendo uma barreira física na permeabilização da rua com o terreno baldio. Este terreno encontra-se completamente delimitado em seu redor por vias de acesso à praia: a rua da Guiné Bissau (a poente), pela avenida da Angola (a nascente) e pela avenida de Figueiredo (a norte), tornando-se num espaço residual e abandonado. No entanto, este terreno possui um grande potencial na expansão da cidade, devido à sua localização privilegiada estabelecida através da relação coerente com a paisagem natural.

Relativamente ao desenho do plano horizontal da rua, esta apresenta duas vias de sentidos opostos para a circulação motorizada, acompanhadas por passeios em ambos os lados, apesar de escalas completamente incompatíveis e irracionais. Ainda podemos observar que a rua não é acompanhada por arborização e que apenas um dos lados que ladeia a rua, apresenta estacionamento perpendicular a rua.

Com todos estes problemas levantados, a praia Norte que deveria assumir-se como um instrumento polarizador, apresenta-se como mais um elemento agregado a um conjunto de outros que não se relacionam e dialogam entre si, encontrando-se cada um dos elementos particulares de Viana do Castelo aparentemente isolados e voltados para si próprios.



Fig.72 - Planta da avenida de Figueiredo, escala 1:4000

Fig.73 a 81 - Percurso pela avenida de Figueiredo

3.2.4. Avenida de Figueiredo

Confluindo na rua da Guiné Bissau e na rotunda que compromete a estrada Nacional 13, a avenida de Figueiredo foi construída no seguimento de outro também recente, paralelo à praia Norte e que faz a ligação à avenida do Atlântico. Esta avenida apresenta uma grande importância na rede de infraestruturas viárias de Viana do Castelo, permitindo o acesso de uma maneira rápida e eficaz a toda a área de frente oceânica, conectando-a à estrada Nacional 13, umas das vias mais importantes no diálogo entre as diferentes partes do Litoral Norte.

No entanto, esta avenida apresenta diversos problemas ao longo do seu desenvolvimento. O confronto de realidades completamente distintas nos seus lados adjacentes, destrói com a potencialidade que esta avenida poderá constituir. No lado norte, esta avenida encontra-se ladeada e definida por um conjunto de terrenos agrícolas, bastante interessantes permitindo uma relação paisagística única com as pessoas que circulam neste arruamento. A avenida de Figueiredo delimita-se a sul, por diversos vazios urbanos compostos por enormes espaços baldios, que aguardam até hoje, a implantação de novas necessidades e funções da cidade. Ainda presto bastante atenção, ao espaço abandonado no cruzamento da avenida Figueiredo e a estrada Nacional 13 que, devido às suas características geográficas, possui um grande potencial no desenvolvimento de um programa excecional.

Relativamente à estruturação da via, podemos observar que apenas um dos seus lados apresenta um espaço composto por passeio, estacionamento, arborização e uma ciclovia que permite a ligação da praia Norte à estrada Nacional 13 através do transporte ecológico, a bicicleta. No entanto, no seu lado oposto, não existe qualquer desenho de inclusão dum espaço destinado à circulação pedonal que permita estabelecer a comunicação entre as diferentes partes da avenida. Por outro lado, se num primeiro momento não existe qualquer espaço pedonal, no desenvolvimento final da avenida surge, sob o espaço integrante da veiga agrícola, um percurso bastante estreito que permite as pessoas circularem junto aos terrenos agrícolas, comunicando-se com a paisagem envolvente.

Apesar de todos os problemas mencionados, considero que a avenida de Figueiredo possui uma grande potencialidade no desenvolvimento de um espaço requalificado e revitalizado. A vigorosa relação com a paisagem envolvente proporcionada pela presença do mar, praia Norte e veiga agrícola, transformam este eixo desqualificado num espaço especial com características únicas na cidade de Viana do Castelo.



Fig.83 a 87 - Percurso pela Veiga Agrícola

3.2.5. Veiga Agrícola

Apesar de não se encontrar incluída na área delimitada de intervenção, a veiga agrícola possui um papel indiscutível na relação com a estratégia da proposta a adotar. Delimitada a sul pela avenida de Figueiredo, a veiga agrícola é constituída por uma vasta área litoral de terrenos dedicados excecionalmente à agricultura. Esta área prolonga-se para norte, sempre localizada nas proximidades do oceano Atlântico, e está introduzida na Reserva Agrícola Nacional.

Sendo uma constante paisagística no litoral vianense, a veiga agrícola pertence a uma riqueza paisagística incrível que contribui para a beleza espacial não só da praia Norte, como também para toda a área que envolve estes terrenos. A proximidade do mar e a planície são os fatores mais marcantes desta fisionomia agrária específica. Estes terrenos estabelecem e mostram a relação que os vianenses sempre tiveram com o mar, quando as pessoas tinham de ir buscar o sargaço ao mar pois era um recurso essencial para a agricultura, no entanto, com a introdução dos adubos químicos³⁹ que se verifica nos dias de hoje, este método caiu em desuso.

A veiga agrícola apresenta-se como uma paisagem natural através de um desenho orgânico semelhante a um manto de retalhos, marcado essencialmente pelas diferentes tonalidades de verdes, que surgem como consequência dos diferentes graus de amadurecimento da cultura agrícola. Através de formas praticamente retangulares e perpendiculares ao mar, ainda é importante mencionar que estes terrenos se encontram divididos sem recorrer a qualquer barreira física. A necessidade da existência de uma barreira física para delimitar um espaço, é levantada na análise das condicionantes da Escola Superior de Tecnologia e Gestão, abordada anteriormente.

Por entres os campos agrícolas existe um conjunto de acessos de largura reduzida, que possibilitam a manutenção destes campos e ainda o acesso à praia Norte. O desenho orgânico e fluído destes estreitos caminhos e principalmente por serem percursos apenas pedonais, são características que me interessam particularmente para a elaboração da unidade prática e projetual que abordarei no próximo capítulo.

³⁹ BOTELHO, João - Modos Usos e Costumes na Veiga Litoral Vianense. Câmara Municipal de Viana do Castelo, Viana do Castelo, 2001

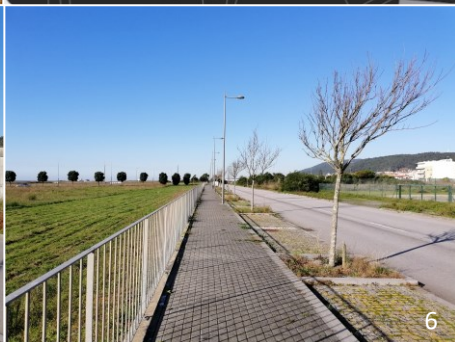
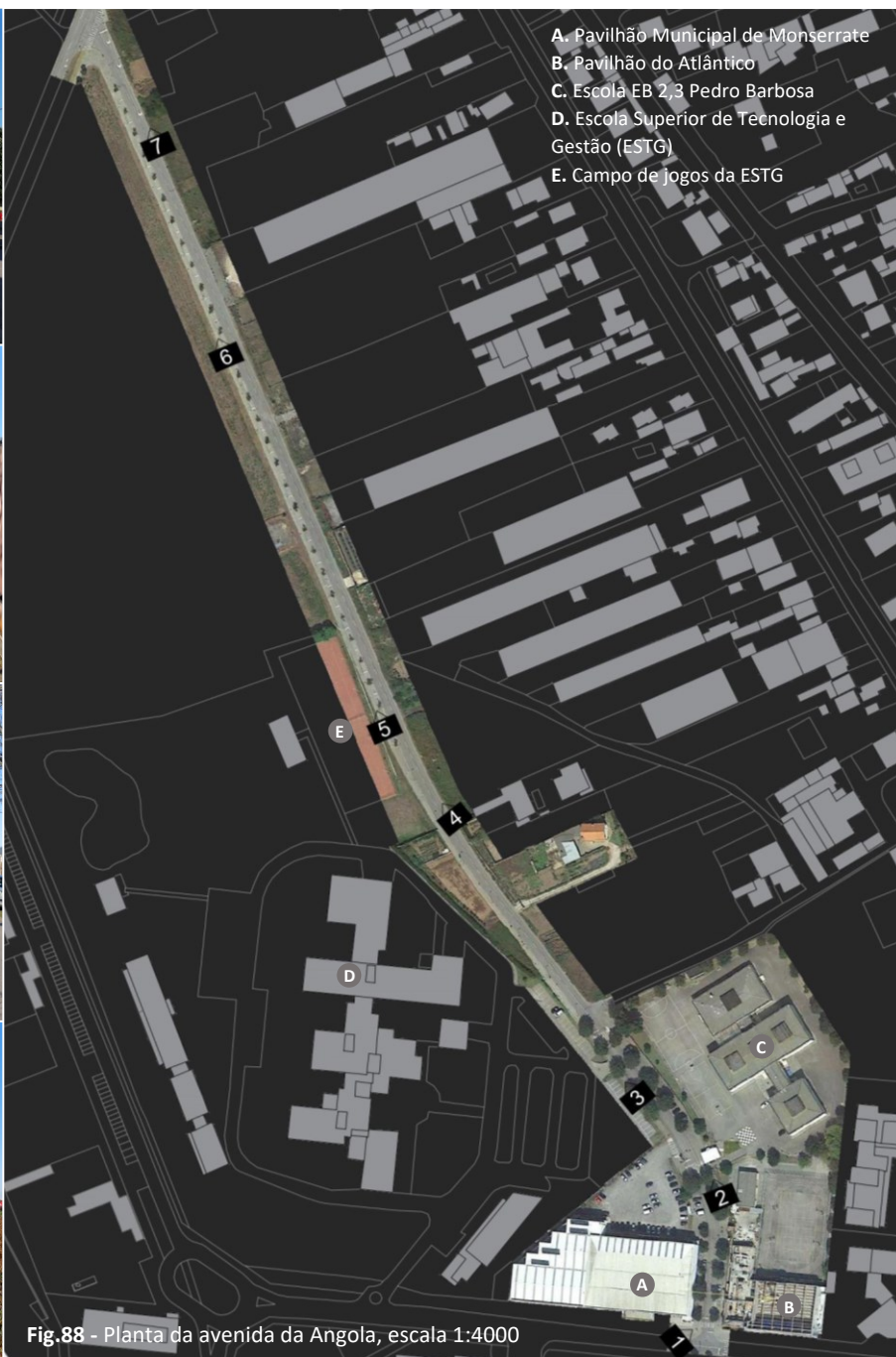


Fig.89 a 95 - Percurso pela avenida da Angola

3.2.6. Avenida da Angola

Localizada na zona da praia Norte e construída na primeira década do século XXI, a execução do eixo da avenida da Angola, via interior paralela à antiga EN 13, vem viabilizar as ocupações interiores das parcelas e abrir uma nova frente urbana sobre os terrenos do Politécnico⁴⁰. Esta artéria encontra-se delimitada a sul pela avenida do Atlântico entre dois pavilhões desportivos, o Pavilhão do Atlântico e o Pavilhão Municipal de Monserrate e Mestre Luís Braga, prolongando-se para norte até ao confronto com a avenida de Figueiredo. Sendo estes os seus limites estabelecidos, este eixo compromete a acessibilidade a outras ruas complementares historicamente importantes, tais como a rua Dr. Pedro Barbosa e consequentemente a rua de Vigo. A abertura desta artéria em Viana do Castelo possibilitou a expansão futura da cidade para a área periférica ocidental, sendo este o único território onde a cidade se confronta com o Atlântico e por isso, considero a área de maior potencial para desenvolver um novo polo urbano em Viana do Castelo.

Se considerarmos um percurso ao longo da avenida da Angola, com uma direção no sentido Sul-Norte, podemos observar que num primeiro momento, este eixo confronta-se com dois pavilhões, uma escola e ainda, um estacionamento que serve a associação de judo de Viana do Castelo e outro destinado ao Politécnico. No entanto, a constante presença destes equipamentos urbanos ao longo da avenida perdura apenas até ao cruzamento com a rua Dr. Pedro Barbosa, começando a surgir a partir desta, enormes vazios urbanos desqualificados e espaços que resultam de tardozes de duas habitações unifamiliares e os seus anexos irregulares. Simultaneamente, no lado oposto, podemos identificar um complexo desportivo composto por dois campos de jogos pertencentes à Escola Superior de Tecnologia e Gestão, do Instituto Politécnico de Viana do Castelo.

O mais inquietante é a constante presença, no lado oeste da avenida, das respetivas estruturas da Escola Superior de Tecnologia e Gestão, mas ao mesmo tempo, com a introdução de uma barreira física para delimitar a área do Politécnico, esta impossibilita qualquer tentativa de diálogo entre a rua e os espaços envolventes. Esta questão é visível no parque de estacionamento do ESTG e no campo desportivo, onde os acessos para estas estruturas não são realizados a partir da avenida da Angola, mas sim, através da avenida do Atlântico. Toda a configuração do sistema de funcionamento da ESTG, apenas se relaciona para si mesmo, virando costas às circunstâncias do lugar e ao fascinante meio envolvente que o rodeia.

Depois destes momentos problemáticos, conseguimos ainda identificar no seu lado nascente, uma enorme variedade de tardozes compostos pelas indústrias e oficinas existentes, tendo a maioria delas o acesso a partir da estrada Nacional 13 e sem estabelecer qualquer relação com a avenida da Angola. Já no lado poente, a avenida é marcada pelo confronto de um extenso terreno baldio, mencionado anteriormente.

⁴⁰ PROGRAMA ESTRATÉGICO DE REALIBILITAÇÃO URBANA - Operação de Reabilitação Urbana Sistemática da Área de Reabilitação Urbana da Cidade Poente. Câmara Municipal de Viana do Castelo, Viana do Castelo, 2018, p.40

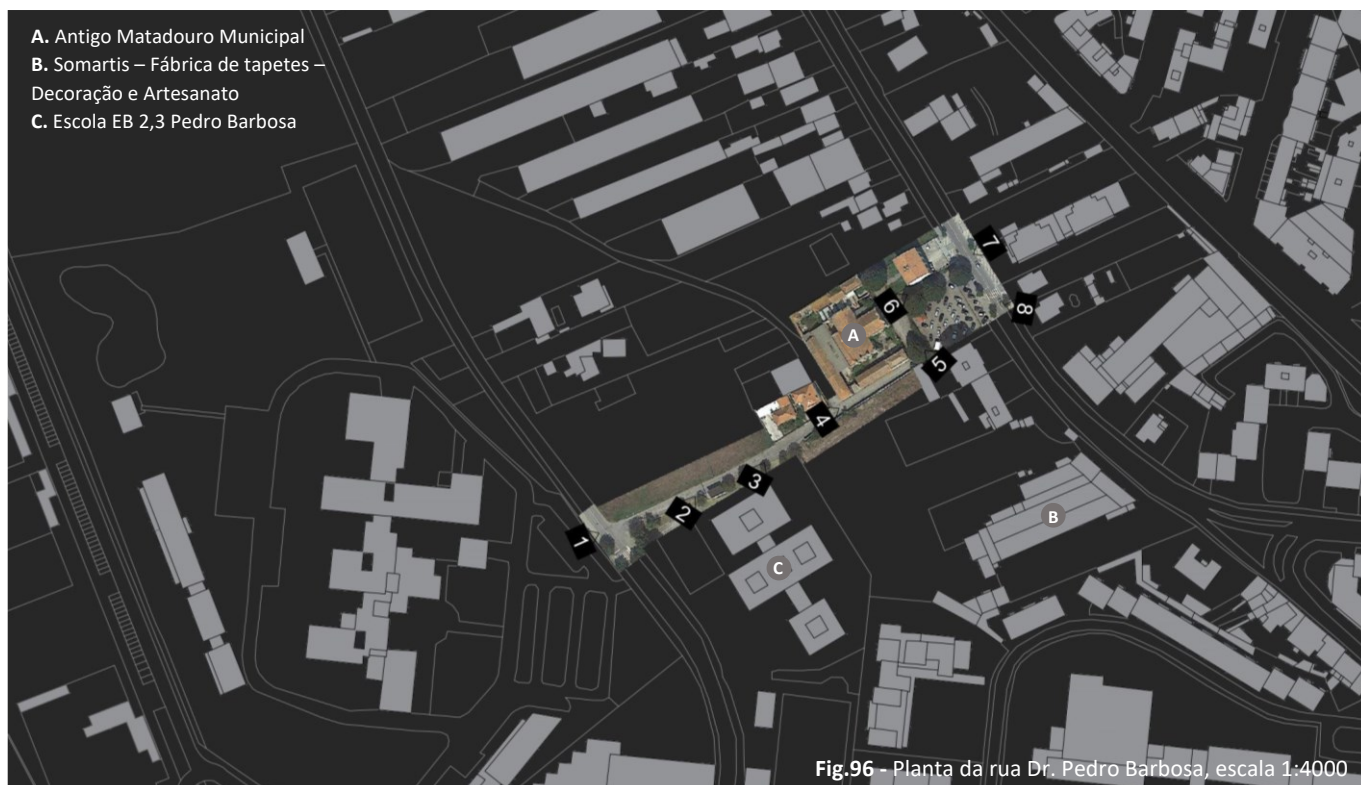


Fig.97 a 105 - Percurso pela rua Dr. Pedro Barbosa

3.2.7. Rua Dr. Pedro Barbosa

Delimitada pela avenida da Angola e a estrada Nacional 13, a rua Dr. Pedro Barbosa tem este topónimo, devido à proximidade com a escola preparatória Dr. Pedro Barbosa, que já se encontra em atividade desde 1995. Embora numas condições bastantes degradantes e desqualificadas, este arruamento permite a acessibilidade entre dois arruamentos com tráfegos completamente distintos e opostos, a avenida da Angola e estrada Nacional 13, permitindo ainda o acesso a uma rua complementar, a rua de Vigo.

Numa primeira fase, a rua Doutor Pedro Barbosa delimita a área interna da Escola EB 2,3 Pedro Barbosa, porém, no lado oposto, podemos encontrar um extenso vazio urbano composto por um espaço abandonado e desqualificado. Seguidamente, esta rua ainda permite os respetivos acessos a duas habitações unifamiliares, com uma cércea bastante baixa de dois pisos.

Na parte final do percurso efetuado ao longo da rua, é importante mencionar a implantação de uma construção de carácter industrial conhecido como o antigo Matadouro Municipal, construído em 1926 que, apesar de toda a sua tradição e conexão com a região, atualmente encontra-se num estado avançado de degradação e sem qualquer função na urbanidade atual de Viana do Castelo. Esta rua permitia o acesso a este antigo equipamento, contudo, devido à sua função perdida na cidade, esta perdeu o seu significado no contexto urbano de Viana do Castelo. Ainda podemos observar um terreno abandonado que ladeia a fachada sudeste do matadouro e que se prolonga até à empresa Somartis, junto à estrada Nacional 13.

Diante a fachada principal do antigo Matadouro Municipal surge a implantação despropositada de um pequeno “stand” de automóveis e de um edifício habitacional que, devido à sua localização, provocam a desvalorização e dissimulação do antigo equipamento a partir da EN13.

Relativamente à estrutura da rua Dr. Pedro Barbosa, esta apresenta um desenho bastante problemático e desqualificado. Apresentando um perfil bastante reduzido de circulação e sem qualquer espaço dedicado à circulação pedonal, esta rua torna-se pouco apelativo para a introdução de diversos elementos de expansão urbana.



Fig.106 - Planta da rua de Vigo, escala 1:4000



Fig.107 a 112 - Percurso pela rua de Vigo

3.2.8. Rua de Vigo

Localizada no enfiamento da rua Dr. Pedro Barbosa, a rua de Vigo existe muito antes do desenho da avenida da Angola. Implantada sem qualquer estudo ou plano urbanístico, este eixo possui uma direção completamente despropositada e irracional, sem estabelecer uma relação contextual com as ruas e os espaços envolventes desenvolvidos na cidade durante o século XXI.

Ao longo do seu percurso, podemos identificar que num primeiro momento, a rua estabelece a acessibilidade a duas habitações unifamiliares organizadas em banda. Apesar desta acompanhar a fachada poente do antigo Matadouro Municipal, a rua de Vigo não estabelece qualquer comunicação com este antigo equipamento urbano.

Num segundo momento, esta artéria permite a acessibilidade a duas habitações unifamiliares e os seus anexos irregulares que se tornam obstáculos visuais na leitura urbana da área envolvente. Uma destas habitações encontra-se junto à rua de Vigo, no entanto, a outra encontra-se mais afastada da rua, acedida através de um caminho secundário não pavimentado parcialmente perpendicular à avenida da Angola. Este arruamento ainda resolve o acesso aos tardoze de três armazéns industriais que mantêm os seus acessos principais a partir da estrada Nacional 13. Também podemos identificar, diversos espaços desqualificados e terrenos baldios que ladeiam esta rua em ambos os seus lados, aguardando a implantação de futuras necessidades que a cidade irá precisar. Ainda é importante mencionar, que esta rua não apresenta qualquer ligação direta com a avenida da Angola, rematando-se de forma inesperada, repentina e irracional.

Apesar de toda esta diversidade problemática, ainda é importante salientar que esta rua apresenta um desenho irregular, com uma estrutura completamente recortada pelos limites dos terrenos existentes e sem qualquer espaço pedonal que permita, não só as pessoas circularem de maneira eficaz, mas também, estabelecer o diálogo entre duas realidades completamente distintas.

4. O PROJETO

Processo, Casos de Estudo e Proposta



Fig.113 - Desenhos elaborados numa fase inicial, onde começo por entender e delimitar a minha área de intervenção, mas também, o início da exploração de ideias para outras áreas importantes, tais como a Frente Ribeirinha e o Parque Empresarial.

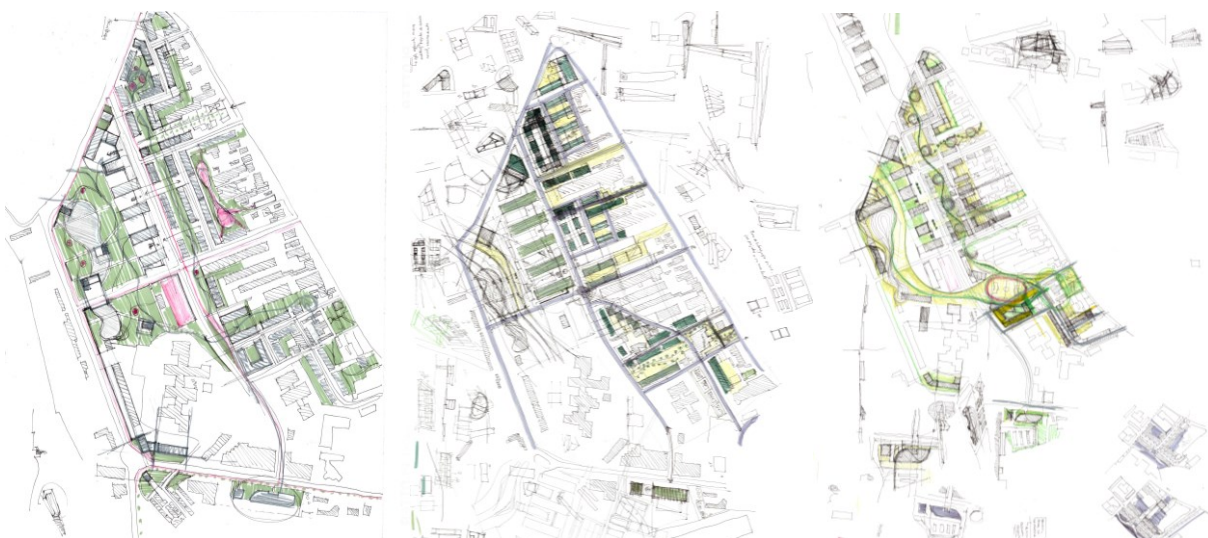


Fig.114 - Desenhos das várias fases da intervenção, na procura de um desenho que unificasse o espaço público.

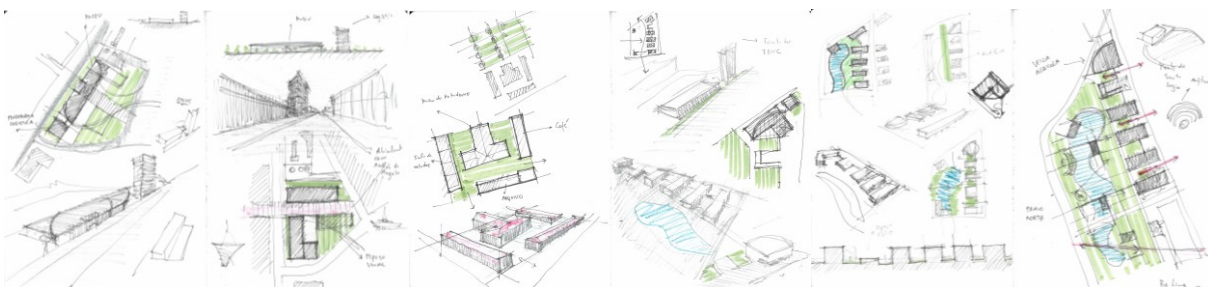


Fig.115 - Desenhos de busca de formas para os equipamentos propostos.

4.1. PROCESSO

4.1.1. Desenhos

Antes de proceder à explicação da proposta realizada, considero essencial salientar todo o processo desenvolvido que permitiu a adoção de um desenho coerente relativamente às circunstâncias do lugar. Usando as palavras do professor Manuel Mendes que lecionava a unidade curricular de Teoria 2 quando eu fui seu aluno, *“Um projecto-de-arquitectura reside na viagem e no recolhimento de um aprender-conhecer para transformar a realidade que o provoca, que o informa, que o desperta.”*⁴¹

Para conseguir recolher o aprender-conhecer necessário para elaborar um projeto que consiga comunicar com um contexto urbano fortemente marcado pelo mar, o monte, o rio e os campos agrícolas, foi necessário desenvolver um árduo processo de estirador, de procura e investigação. O processo de pesquisa desenvolvido nos capítulos anteriores e a investigação sobre alguns casos de estudo, auxiliaram-me na realização da proposta, no entanto, o trabalho de estirador, permitiu utilizar o desenho como meio de procura, de comunicação e diálogo sobre as questões importantes da arquitetura. O desenho foi um dos instrumentos de trabalho que me acompanhou ao longo do desenvolvimento da intervenção, permitindo aprender, conhecer, transformar e consequentemente projetar. O desenho, mais do que manchas e linhas, deve ser utilizado como *“(…) projecto, desejo, libertação, registo e forma de comunicar, dúvida e descoberta, reflexo e criação, gesto contido e utopia”*⁴².

No entanto, a arquitetura também se realiza através do olhar, e naturalmente do desenho. Para Alvar Aalto, o desenho surge como associação do que preexiste com a possível transformação a ocorrer no sítio, contudo tem de ser acompanhada pelo exercício de observação, pois *“Aprender a ver é fundamental para um arquitecto (...)”*⁴³. Assim, ainda se tornaram partes integrantes do processo, as inúmeras visitas realizadas ao terreno em estudo, que começaram a tornar-se necessárias e regulares ao longo das semanas e que permitiram encontrar a inspiração que precisava nos momentos mais confusos.

⁴¹ MENDES, Manuel. Porto: FAUP, Teoria 2, 2016-2017, 3ºano

⁴² SIZA, Álvaro - 01 textos, Álvaro Siza. Editora Civilização, Porto, 2009, p.273

⁴³ Ibidem. p.240

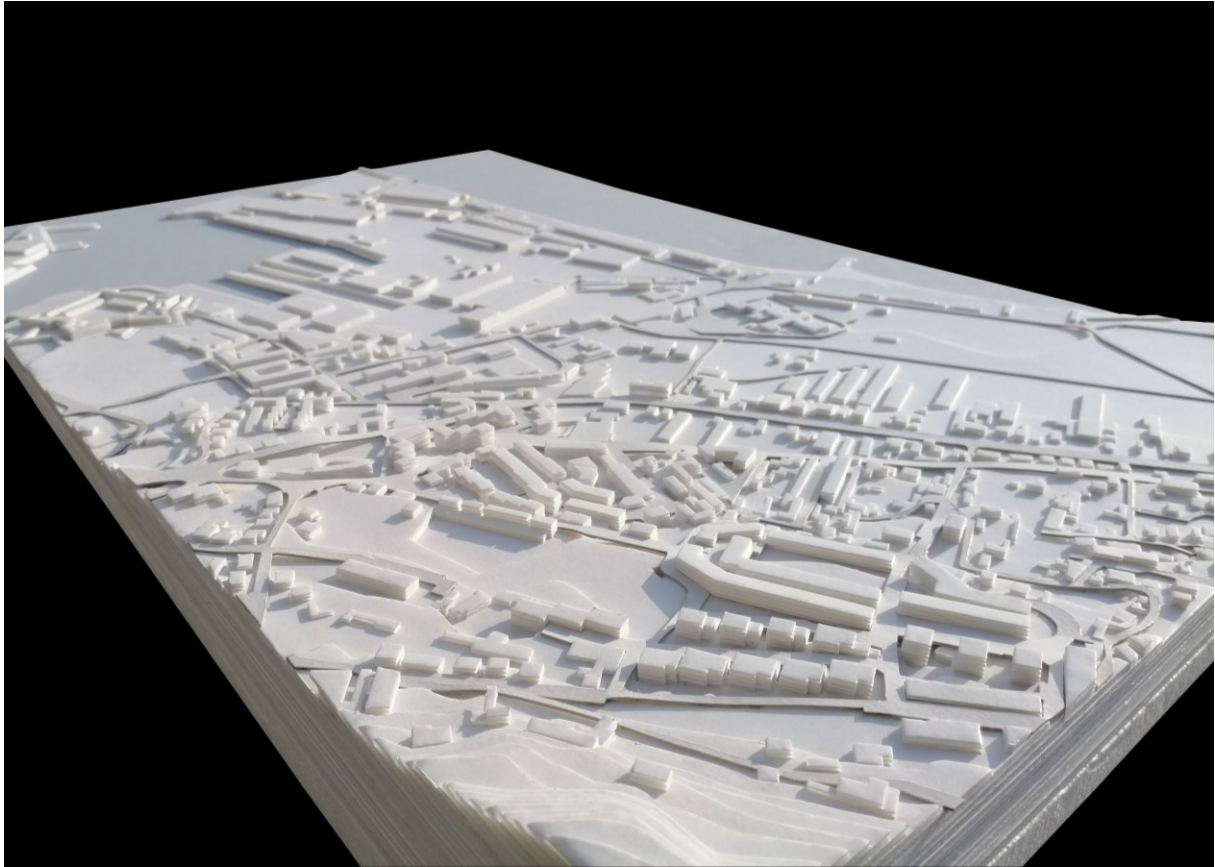


Fig.116 - Maquete geral do existente, escala 1:2000



Fig.117 - Maquete final da proposta, escala 1:2000

4.1.2. Maquetes

No entanto, o desenho não resolve tudo e por isso, tem de ser acompanhado por outros meios que o completam, tais como maquetes e desenhos rigorosos. O esquisso é um elemento de procura e comunicação na arquitetura, no entanto, é necessário a utilização de mais meios de comunicação para ser possível fazer boa arquitetura. Segundo Álvaro Siza, *“Dizia Miguel Ângelo que o dinheiro mais bem gasto num projecto é de uma maquete”*⁴⁴.

Assim, e ainda fazendo parte integrante do processo desenvolvido, existiu a necessidade de realizar duas maquetes de estudo que se tornaram peças fundamentais e imprescindíveis para o desenvolvimento da intervenção que será apresentada posteriormente. Este instrumento de trabalho é bastante importante na arte de projetar, pois apesar da sua realização ser confeccionada de acordo com os desenhos, oferece a potencialidade de indicar eventuais incompatibilidades existentes nos projetos, que não são perceptíveis a partir do desenho.

A primeira maquete, abrangendo uma área bastante alargada, encontra-se delimitada pelo enquadramento dos três meios geofísicos da cidade, o oceano Atlântico, o monte de Santa Luzia e o rio Lima, mas também pelo remate do plano pormenor do Campo da Agonia e da Frente Ribeirinha. Esta permitiu o desenvolvimento da análise e do estudo de fatores essenciais para o entendimento territorial da cidade de Viana do Castelo, mas também, possibilitou a experimentação, o ensaio da proporção e a tridimensionalidade da proposta desenvolvida, tornando-se uma peça de real importância e definidora na estratégia de intervenção adotada. Embora o plano pormenor do Campo da Agonia e da Frente Ribeirinha não tenha sido ainda concluído, a reintegração do mesmo nesta maquete, permitiu analisar várias questões que considere importantes para o desenvolvimento da estratégia de intervenção, sendo uma delas, a sua ligação e comunicação com a proposta.

Por outro lado, a realização de uma segunda maquete, permitiu a representação da proposta final de uma maneira mais rigorosa, exigente e apelativa. Esta, ao contrário da primeira que tem como objetivo principal procurar a relação volumétrica perfeita, pretende ser convidativa à participação do “cliente” através de uma visão tridimensional, capaz de realçar mais facilmente as potencialidades da intervenção.

⁴⁴ Ibidem. p.399

4.2. CASOS DE ESTUDO

Antes de começar o desenvolvimento do projeto urbano e durante as fases de conceção, foi essencial empreender alguns casos de estudo que se aproximam às circunstâncias presentes na área de trabalho. Obviamente, pretendo desenvolver uma visão mais pessoal na intervenção a adotar, no entanto, a leitura e pesquisa de vários projetos, auxiliaram-me no desenvolvimento da estratégia de intervenção e ajudaram-me a compreender a diversidade de soluções que se podem adotar para uma mesma circunstância.

“Na distância ao projecto e ao construído, aos seus projectos, aos seus processos, o conhecimento da arquitectura provoca-se pela investigação sobre os documentos de arquitectura, para recolher matéria teórica e crítica que argumentam e validam o desenho como um modo de agir e conhecer que permite a intervenção e a interpretação no e do meio físico.”⁴⁵

Esta análise permitiu o entendimento de vários aspetos que devem ser levados em conta na hora de elaborar uma proposta. Esta atividade ainda contribui para a formação do estilo do futuro arquiteto, pois não há nada melhor do que explorar o trabalho dos grandes nomes da arquitetura para conseguir a inspiração necessária nos momentos mais complexos.

Assim, proponho a análise detalhada de um conjunto de obras de arquitetura, entre as quais, o Campus da Vitra na Alemanha, projetado por vários nomes de arquitetos, a arquitetura de Frank Gehry, nomeadamente o Museu Aeroespacial na Califórnia e o Museu Guggenheim em Bilbao na Espanha, a Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto, projetada pelo arquiteto Álvaro Siza Vieira e a Universidade de Aveiro, do arquiteto Nuno Portas. Estas são as principais referências deste trabalho, que me auxiliaram e inspiraram no desenvolvimento do projeto.

⁴⁵ MENDES, Manuel. Porto: FAUP, Teoria 2, 2016-2017, 3ºano

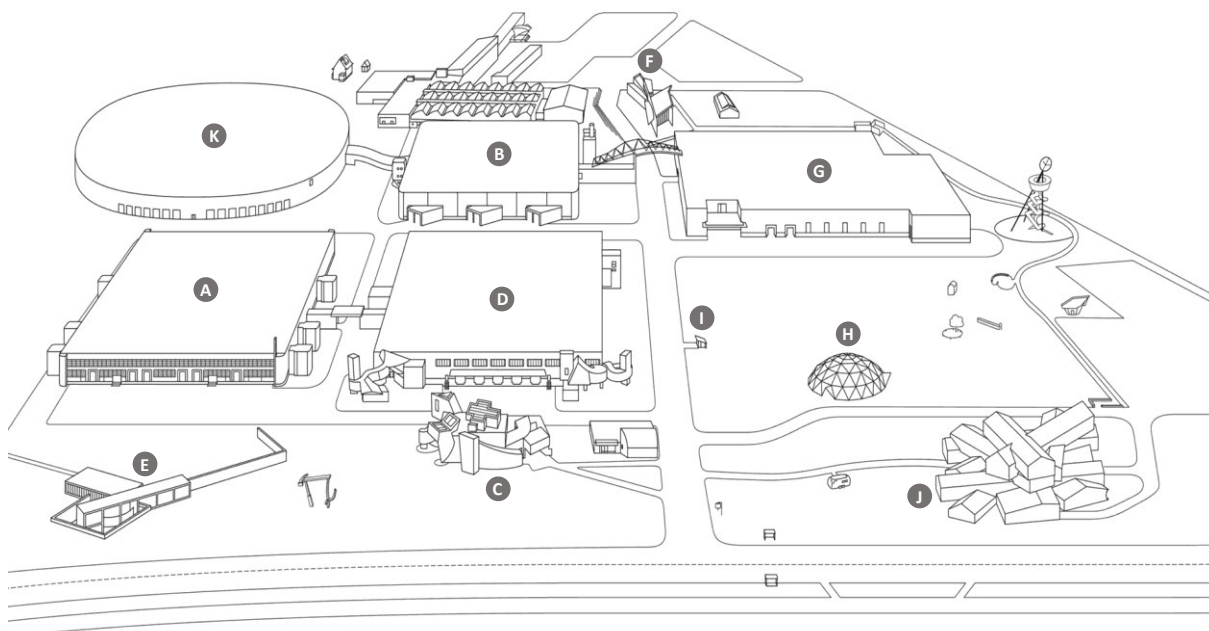


Fig.118 - Axonometria do Campus da Vitra



Fig.119 - Vista aérea da frente urbana do Campus da Vitra

- A. Factory Building** - Nicolas Grimshaw 1981
- B. Factory Building** - Nicholas Grimshaw, 1983
- C. Vitra Design Museum** - Frank Gehry 1989
- D. Factory Building** - Frank Gehry 1989
- E. Conference Pavillion** - Tadao Ando 1993
- F. Fire Station** - Zaha Hadid, 1993
- G. Factory Building** - Álvaro Siza, 1994
- H. Dome** - Richard Buckminster Fuller 1975/2000
- I. Petrol Station** - Jean Prouve, ca. 1953/2003
- J. VitraHaus** - Herzog & DeMeuron 2010
- K. Factory Building** - SANAA, 2012



Fig.120 - Vista da VitraHaus



Fig.121 - Vista do Pavilhão de Congressos



Fig.122 - Vista do Museu do design



Fig.123 - Vista da Dome

4.2.1. Campus da Vitra, Weil am Rhein, Alemanha

Fundada por Willi Fehlbaum em 1934, originalmente como uma empresa de montagem de lojas, este campus acolhe a fabricante suíça de móveis denominada Vitra. A sua localização original era em Birsfelden na Suíça, no entanto, em 1950 esta foi transferida para Weil am Rhein, próximo de Basileia.

Em 1981, depois de um grande incêndio que devastou grande parte dos edifícios construídos em 1950, decidiu-se desenvolver um conjunto único e heterogêneo de arquitetura contemporânea, abraçando a oportunidade de reconstruir as suas instalações, através da participação de vários arquitetos famosos reconhecidos mundialmente. Os arquitetos selecionados para reerguer esta empresa, procuraram desenhar edifícios que conservassem, não só a harmonia com a paisagem natural, mas também com as áreas residenciais envolventes.

Para mim, o projeto do Campus da Vitra é uma experiência notável e única de desenvolvimento da arquitetura industrial. Segundo Luiz Trigueiros, *“O plano da Vitra pode ser descrito como propondo um grupo de objectos independentes, embora inter-relacionados, e baseados na ideia de o campus de Vitra se configurar através do contraste entre formas, escalas e funções.”*⁴⁶

Neste caso de estudo, interessa-me principalmente a estratégia adotada na sua composição e organização global, onde associado a um conjunto de fábricas desenhadas por grandes nomes da arquitetura mundial, surge na sua frente principal, vários edifícios dedicados a um programa excecional, expositiva e museológico. Compondo a sua frente urbana, surgem diversos projetos tais como, o Museu do Design, de Frank Gehry, o Pavilhão de Congressos de Tadao Ando, a Dome, de Richard Fuller, e ainda, a Casa da Vitra, desenhada pelos arquitetos Herzog e DeMeuron. Segundo Luiz Trigueiros, *“O museu de Gehry, um pavilhão de Ando e o quartel de bombeiros de Zaha Hadid formam um conjunto heterogêneo num ambiente rural.”*⁴⁷ Um enorme espaço público, ajardinado e acompanhado de arborização envolve todo este conjunto de obras icónicas da arquitetura, anexando ainda, um parque de estacionamento de serviço.

Em suma, o desenvolvimento deste parque de arquitetura é tão próprio como os móveis que esta produz, sendo identificado ainda, através de uma coleção incrível de edifícios, cuja qualidade arquitetónica, tornam o Campus da Vitra numa atração mundial para os entusiastas da arquitetura.

⁴⁶ TRIGUEIROS, Luiz - Álvaro Siza, 1986-1995. Editora Blau, Lisboa, 1995, p.185

⁴⁷ Ibidem. p.185



Fig.124 - Vista do Museu Aeroespacial, Califórnia

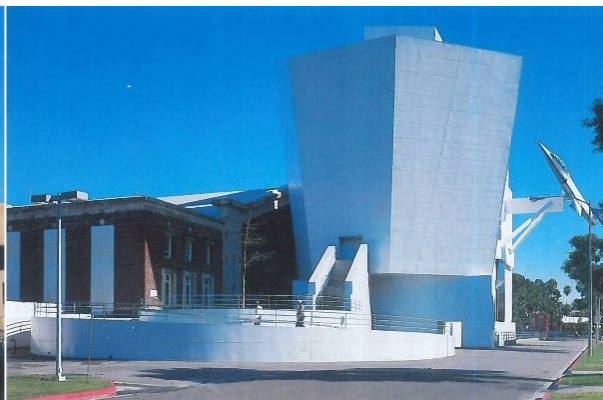


Fig.125 - Vista do Museu Aeroespacial, Califórnia



Fig.126 - Vista do Museu Guggenheim, Bilbao



Fig.127 - Vista do Museu Guggenheim, Bilbao

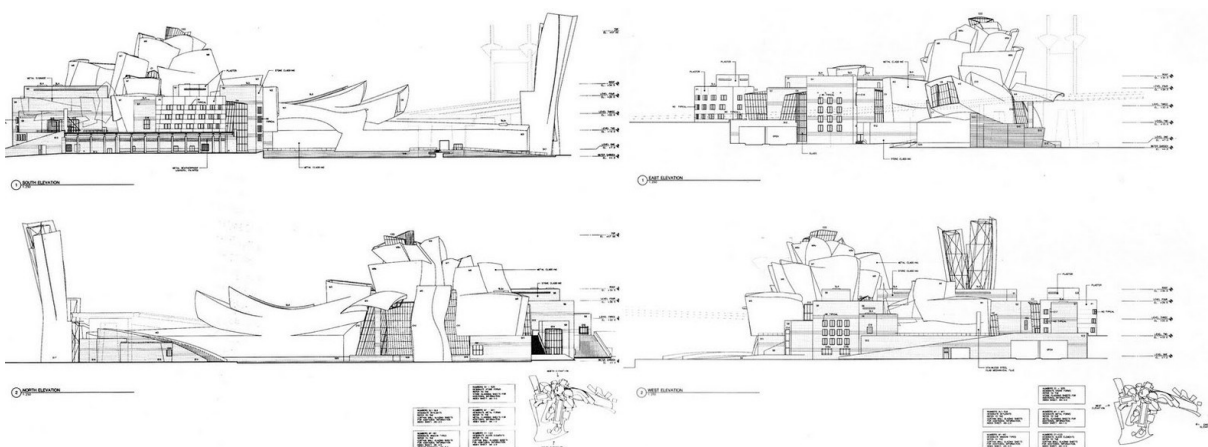


Fig.128 - Alçados do Museu Guggenheim, Bilbao

4.2.2. Museu Aeroespacial, Califórnia, Frank Gehry

Toda a obra do arquiteto Frank Gehry é uma clara inspiração e referência para mim. Conhecido essencialmente pelo desconstrutivismo, o que me inspira mais interesse na sua arquitetura é a linguagem que Gehry consegue transmitir em cada projeto, através de formas “pós-modernas”, volumetria e materialidade incomum, no entanto, sempre relacionada com o contexto que o envolve.

O Museu Aeroespacial na Califórnia, construído em 1984 por ocasião dos Jogos Olímpicos do mesmo ano, é uma das diversas obras onde podemos observar e sentir a presença de uma imagem cénica e simbólica que o projeto nos consegue transmitir.

A intervenção realizada é composta por dois volumes com aproximadamente 27 metros de altura, com um ponto de vista expressivo completamente distintos. É interessante observar o alçado deste museu, onde encontramos elementos como uma torre panorâmica, que facilmente se associa às rampas de lançamento. Ainda sobre este projeto, *“La soluzione finale utilizza, come elemento unificante, materiali e concetti associati all’idea de volo”*⁴⁸.

Relativamente ao edifício a leste, este é caracterizado por uma caixa simples revestida a gesso, acessível através de uma porta rematada por um “Lockheed F-104” suspenso em um tripé de aço. O carácter industrial dos edifícios e dos pormenores, como as escadas de metal soldadas, vigas à vista e estruturas espaciais gigantes aludem a uma linguagem de referência aos hangares e armazéns de onde vêm a tecnologia exposta no projeto. Frank Gehry descreve o projeto como *“uma fantasia ... uma nave espacial barroca”*⁴⁹.

4.2.3. Museu Guggenheim, Bilbao, Frank Gehry

Localizado junto ao rio Nervión, em Bilbao na Espanha, o Museu Guggenheim é outra das diversas obras de Frank Gehry que me inspira bastante interesse, e consequentemente considero-a essencial em incluí-la como uma das referências estudadas. Construído numa zona portuária degradada em Bilbao, e com o objetivo de modernizar e requalificar a cidade industrial, este projeto caracteriza-se fundamentalmente pela fusão de complexas formas curvilíneas com uma materialidade excecional. O Museu caracteriza-se principalmente pela estrutura icônica e cénica e pela forma única e especial.

No entanto, o que mais despertou interesse neste projeto, é o facto deste museu ser uma interpretação do movimento industrial que ali existiu. Gehry transporta esta linguagem para o material de revestimento, adotando as chapas metálicas de titânio como referência ao ambiente corroído que ali existiu. Até mesmo a escolha do desenho dos caminhos curvos e a inclusão de elementos de água no projeto, remetem ao simbolismo do rio Nervión.

Apesar da volumetria do projeto se assemelhar a uma flor vista de cima, visto do solo este tem os alçados alegando à forma de um barco, podendo claramente se associar ao fluxo constante de navios e ao passado industrial portuário da cidade. O titânio, calcário e o vidro em combinação com as curvas aparentemente aleatórias e complexas são projetadas para capturar a luz e reagir ao tempo e ao sol de maneira diferente.

*“(...) Gehry began to work with materials he found on the site: the steel girders with redwood decking were fireproofed and left exposed; raw concrete floors were painted gray.”*⁵⁰

⁴⁸ DAL CO, Francesco - Frank O. Gehry : tutte le opere. 2ª Edição, Electra, Milão, 1998, p.248

⁴⁹ ARNELL, Peter; BICKFORD, Ted - Frank Gehry: buildings and projects. Rizzoli, New York, 1985, p.240

⁵⁰ BRUGGEN, Coosje van - Frank O. Gehry: Guggenheim Museum Bilbao. Guggenheim Museum, New York, 1997, p.21

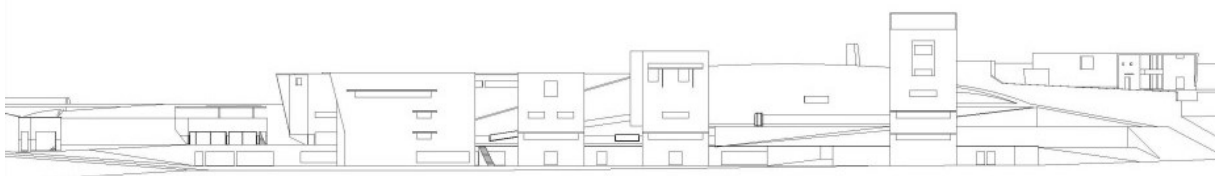


Fig.129 - Alçado principal da Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto

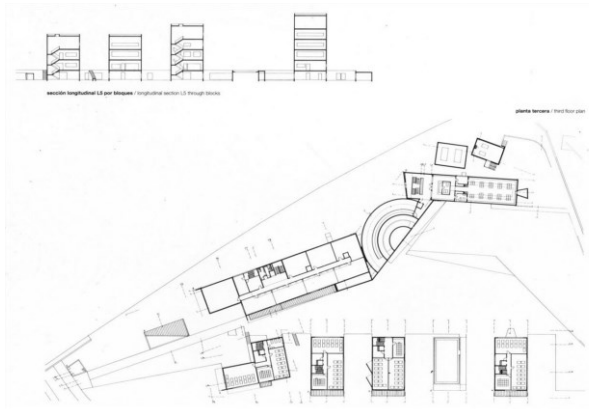


Fig.130 - Planta e Corte da Faculdade



Fig.131 - Vista a partir da praça central triangular



Fig.132 - Vista aérea da Faculdade voltada para o rio Douro

4.2.4. Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto (FAUP), Álvaro Siza Vieira

Construída entre os anos de 1985 e 1996 pelo arquiteto português Álvaro Siza, a Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto implanta-se no espaço limitado pelos acessos à autoestrada, a norte e com vista para o estuário do rio Douro, a sudoeste. Considerada por A. Alves Costa como a *“mais bela Faculdade de Arquitectura do mundo”*⁵¹, esta é composta por um conjunto de volumes completamente distintos entre si, no entanto, apesar de cada um ter as suas particularidades individuais, todos eles encontram uma identidade global através da materialidade, cor e soluções construtivas.

Como caso de estudo, importa ainda salientar, a opção de fragmentação do programa exigido em diversos edifícios independentes, onde Siza organiza-os de maneira a enquadrar as vistas que deseja que o observador observe, estabelecendo uma relação forte com o entorno natural da cidade do Porto.

“Profundo conhecedor da Escola do Porto e da especificidade do seu ensino, Siza não tem dificuldade em apreender toda a complexidade do programa elaborado pela Faculdade; dele separa a parte sistematizável e concebe uma nova tipologia de edifício escolar, a partir do rigoroso dimensionamento das salas de aula e de seus possíveis agrupamentos.”⁵²

Assim, o arquiteto desenha paralelamente ao rio Douro, quatro torres onde acomodam os programas de salas de aula e ateliês, e ainda, um pequeno volume conhecido na entidade estudantil como “Piscina Seca”. O posicionamento destes volumes permite criar diferentes aberturas para o rio e para a margem sul, sem perturbar o desenho do grande pátio triangular central à faculdade. Estes volumes variam em altura e estão interligados, na base, por uma galeria longitudinal instalada 3 metros abaixo do nível do espaço aberto. Por outro lado, implantam-se no lado norte, dois edifícios com uma forma laminar, ligados por um semicírculo, onde se distribuem as funções mais coletivas, tais como o auditório, a sala de exposições semicircular e a biblioteca, colocando a parte administrativa mais próxima da rua. Estas formas contidas representadas pelos edifícios do lado norte protegem o local da autoestrada.

*“Com todos estes edifícios autónomos, apoiados e servidos por uma promenade architectural – seu sistema de acessos, cada um deles com sua própria porta, forma, volume e programa, e cada um ajustando-se às variações de escala e arquitecturas vizinhas, Siza projecta não só uma Escola de Arquitectura, como ainda constrói uma parte de cidade.”*⁵³

Por fim, e como último ponto de interesse, considero importante salientar a ligação e acessibilidade estabelecida por Siza. O conjunto de oito edifícios, ligados entre si por corredores subterrâneos, foram pensados de maneira a estabelecer uma forte relação com a envolvente natural da cidade do Porto, através das paisagens visuais emolduradas nas janelas dos edifícios.

⁵¹ TRIGUEIROS, Luiz - Álvaro Siza, 1986-1995. Editora Blau, Lisboa, 1995, p.51

⁵² Ibidem, p.52

⁵³ Ibidem, p.59

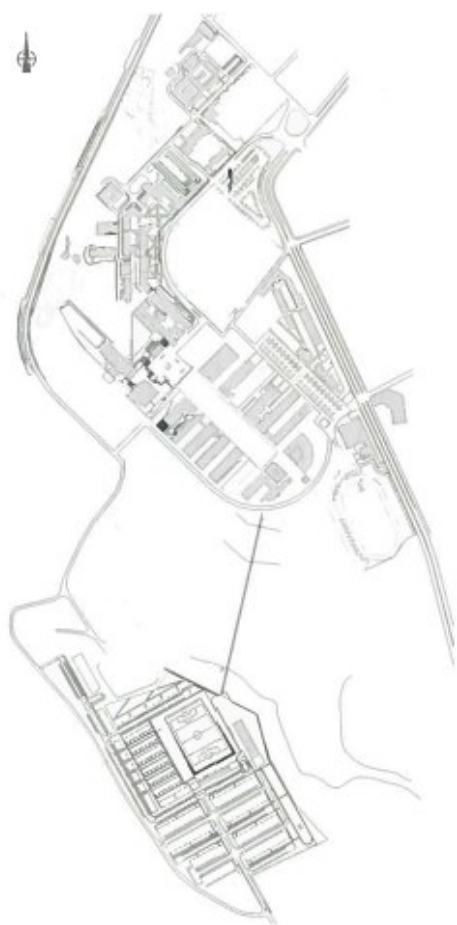


Fig.135 - Planta geral da Universidade de Aveiro



Fig.133 - Vista aérea sobre o Campus de Santiago, UA



Fig.134 - Vista da alameda central do Campus de Santiago



Fig.136 e 137 - Ponte Pedonal sobre o Esteiro de S. Pedro

4.2.5. Universidade de Aveiro (UA), Nuno Portas

Relativamente à Universidade de Aveiro, esta representa um caso especial de sucesso nacional e internacional. A sua criação sucede-se em 1973 através de uma reforma do sistema de ensino em Portugal, sendo o seu planeamento liderado pelo arquiteto Nuno Portas.

Segundo Nuno Portas, *“O Campus da Universidade de Aveiro é hoje conhecido no país e no estrangeiro pela harmonia conseguida na organização do espaço, pela qualidade da arquitectura dos edifícios que o povoam e pela sua privilegiada localização, junto a um manto de água da ria, onde outrora se explorou sal.”*⁵⁴

Neste caso de estudo, interessa-me bastante o conceito adquirido de “campus-jardim”, através do desenho de uma alameda central para a colocação de diferentes faculdades criando assim um ponto de encontro comum a todos os alunos do polo escolar. Este caso ainda é um exemplo de um campus localizado na periferia, mas que mantém uma forte relação com a cidade de Aveiro. Relativamente, às residências dos alunos, estas encontram-se na proximidade do campus, a nordeste da alameda central, permitindo aos estudantes manter uma proximidade com os seus locais de ensino.

Para permitir a ligação entre o campus de Santiago e o campus da Agra do Crasto, este último situado no lado oposto do esteiro de S. Pedro, constrói-se uma ponte pedonal que permite a acessibilidade a esta área mais afastada. Desenhada pelo arquiteto Carrilho da Graça, esta estrutura pedonal possui um grande valor na acessibilidade entre os dois campus que compõem a Universidade de Aveiro. Assim, *“As novas pontes para o futuro estão lançadas. Sobre o esteiro de S. Pedro uma ponte real começa a ligar as duas margens. Ao campus de Santiago, o campus da Agra do Crasto vem acrescentar a sua linguagem estética e a visão empreendedora de uma instituição universitária em contínua expansão.”*⁵⁵

Ainda considero importante salientar que, apesar da maioria dos edifícios apresentar uma racionalidade lógica na sua volumetria, estes encontram-se desenhados por diversos arquitetos reconhecidos tanto nacionalmente como internacionalmente, tornando estes volumes numas verdadeiras obras-primas, com desenhos completamente únicos. No entanto, os diferentes edifícios apresentam-se com um conjunto unificado, através da sua relação formal e material que permite que haja uma relação coerente entre todos os volumes.

Ainda é importante mencionar que, *“As fronteiras do campus não são uma barreira, são um convite à fruição dos espaços e dos dinamismos que deles emergem. Este é um campus sem portas, que se pretende, sempre, aberto a todos.”*⁵⁶

Outro aspeto que me desperta o interesse, é a questão de todos estes volumes constituírem portas de entrada em ambas as extremidades, permitindo assim dois tipos de acesso, um a partir da rua, um acesso mais formal, e o outro, a partir da alameda central com áreas verdes, representando um acesso mais informal.

⁵⁴ ARROTEIA, Jorge; PORTAS, Nuno; TOUSSAINT, Michel - Universidade de Aveiro: Arquitectura e urbanismo. Editor White&Blue, Lisboa, 2000, p.8

⁵⁵ Ibidem, p.7

⁵⁶ ARROTEIA, Jorge; PORTAS, Nuno; TOUSSAINT, Michel - Universidade de Aveiro: trinta anos de arquitectura. Editor White&Blue, Lisboa, 2000, p.9



Fig.138 - Maquete da Proposta, escala 1:2000



4.3. A PROPOSTA

Após a investigação relativamente à expansão urbana da cidade de Viana do Castelo e de realizar uma leitura rigorosa das condicionantes presentes na área de estudo, consegui compreender a potencialidade que esta área poderá estabelecer em Viana, no entanto, para conseguir realçar a importância da mesma, torna-se essencial considerar um novo desenho urbano em toda a sua área envolvente. Assim, proponho uma intervenção em toda a área delimitada desde o limite estabelecido do plano pormenor da Frente Ribeirinha e do Campo da Agonia até ao limite do projeto de requalificação da praia Norte, incorporando o espaço que estabelece a frente urbana dos Estaleiros Navais, com o objetivo de corromper com os limites estabelecidos pelo programa Polis, transpondo-o para o lado ocidental da cidade.

“O projecto deve conseguir apresentar os resultados da investigação feita, sejam eles conclusivos, isto é, tenham chegado à leitura e interpretação dos mecanismos presentes, tenham eles decifrado o complexo código da paisagem, compartilhando-se, então, com o público, as dúvidas, as incertezas, as intuições, os pressentimentos.”⁵⁷

Depois de desenvolver a planta geral da cidade com a inclusão dos principais projetos do urbanismo do século XXI, e embora ainda não construídos na sua totalidade, consegue-se determinar a necessidade urgente de um novo desenho que admita a reconexão e o diálogo entre os diferentes planos elaborados, valorizando ainda a paisagem envolvente. Assim, a proposta aponta para a valorização dos diferentes planos desenvolvidos no âmbito do programa Viana Polis, mas também dos projetos realizados no âmbito da requalificação da praia Norte. Para permitir a reconexão entre os planos mencionados, propõe-se a requalificação de uma das vias mais importantes da malha urbana da cidade, a avenida do Atlântico, que estabelece uma ágil comunicação entre o plano do arquiteto Adalberto Dias e o da arquiteta Maria João Patronilho.

A proposta vista através de uma cidade marcada pela imposição futura dos planos mencionados, aponta ainda para a expansão e continuidade de uma ciclovia lançada no âmbito do programa Polis que permite conectar, através da bicicleta, os vários meios físicos e naturais existentes: o rio, o mar, e o monte, mas também permite a acessibilidade a todas as áreas envolvidas no âmbito do programa Polis: o centro histórico, parque da cidade, frente ribeirinha e campo da agonia. Com a ciclovia a terminar de forma grosseira no plano pormenor do Campo da Agonia, junto ao topo nascente da avenida do Atlântico, a proposta propõe a sua expansão e continuidade atravessando totalmente a avenida do Atlântico, a rua da Guiné Bissau e a avenida de Figueiredo, rematando-se junto à estrada Nacional 13. A proposta pretende a valorização deste eixo de mobilidade ecológico, incluindo-o no desenvolvimento da intervenção, admitindo a ligação da área de intervenção que envolve a praia Norte com Viana do Castelo, tornando-a parte integrante no plano de mobilidade da cidade.

Também é importante salientar que toda a proposta desenvolvida, desde a estruturação dos arruamentos até ao desenho do espaço público, têm como principal referência todos os planos importantes do século XXI, que foram investigados exaustivamente no primeiro capítulo deste trabalho. No entanto, prestei mais atento ao plano pormenor do Campo da Agonia e da Frente Ribeirinha do arquiteto e meu professor Adalberto Dias, onde a solução adotada foi claramente uma das minhas principais referências e que me auxiliou ao longo do desenvolvimento da proposta, sendo um caso de estudo determinante para a conclusão da mesma.

⁵⁷ SILVA, Bárbara; ROSE, Kevin; WALLENTSTEIN, Mariana - PROAP: arquitectura paisagista. Editora Note, Lisboa, 2010, p.18



Fig.139 - Maquete da Proposta, escala 1:2000

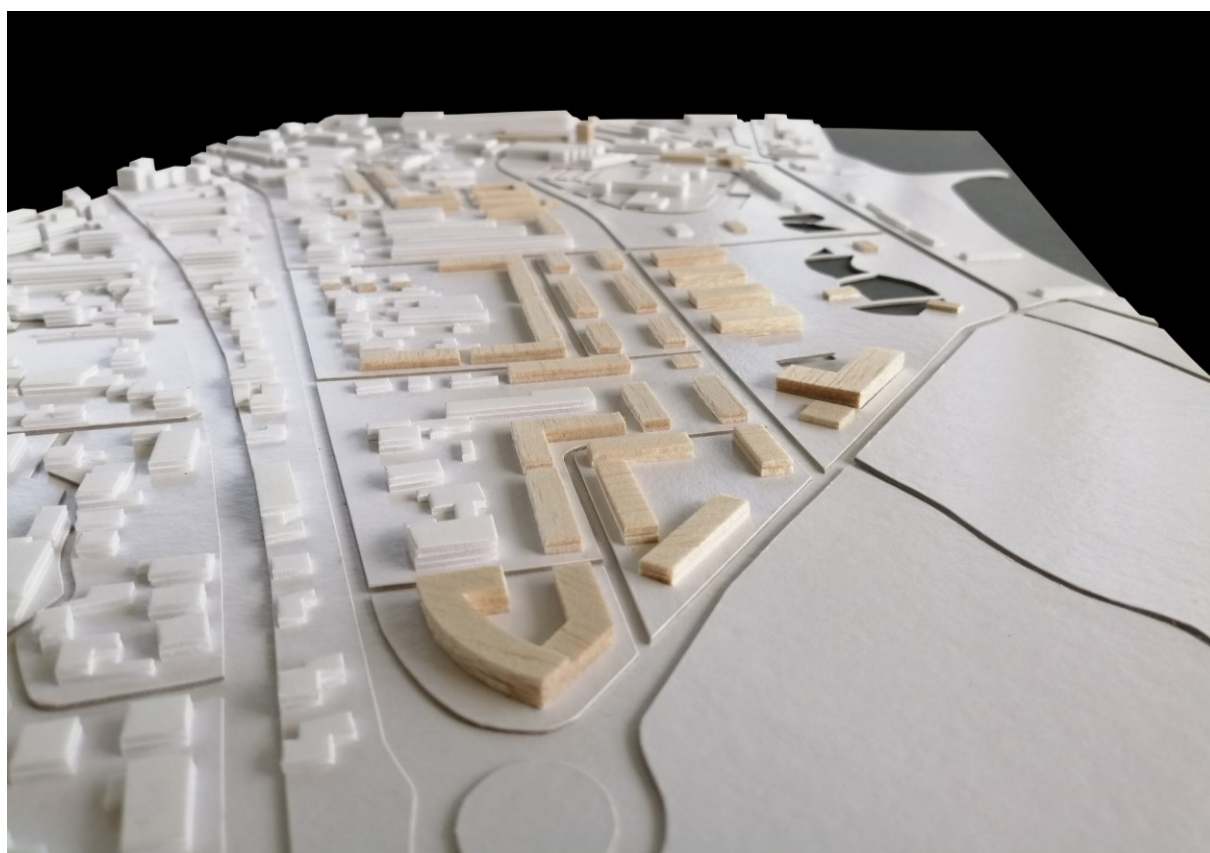
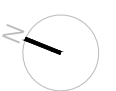


Fig.140 - Maquete da Proposta, escala 1:2000



■ Espaço Verde Privado
■ Espaço Verde Público

Segundo João Caldas e Paulo Gomes “(...) Viana não é uma espécie de mostruário de estilos; a sua arquitectura não viveu uma sucessão descontínua de tempos curtos, mas sim a permanente recomposição dos tempos longos.”⁵⁸ Tendo em consideração a afirmação anterior, a proposta desenvolvida encontra-se completamente envolvida ao “genius loci”⁵⁹, através da sobreposição de uma nova realidade projetual sob um contexto urbano desenvolvido ao longo do tempo, sem provocar a sua desvalorização, mas sim, articulando-o e reintroduzi-lo novamente com parte integrante na urbanidade da cidade. Assim, a proposta pretende respeitar e valorizar a leitura histórica da cidade, onde vários espaços e construções existentes contam a evolução de uma cidade em constante crescimento e expansão ao longo dos anos.

Ainda sobre a intervenção proposta, “Não se pretende gravar uma imagem sobre o terreno, mas sim compreender as características do lugar, entender as energias que determinam o seu funcionamento, colocando a vontade de transformar no fluxo definido por estas energias.”⁶⁰

O projeto desenvolvido pretende ainda a consolidação do tecido urbano existente, visando obrigatoriamente a futura implantação de uma estratégia de reabilitação e de regeneração urbana permitindo a melhoria do espaço público, a reorganização dos espaços de circulação viária e pedonal e a criação de novos ambientes e atmosferas urbanas. Sob o contexto do desenvolvimento e expansão urbana da cidade explorado no primeiro capítulo deste trabalho, pretende-se salientar, através do desenho de novas implantações, reabilitações e do espaço público, as urbanidades existenciais que potenciam a promoção da área ocidental de Viana do Castelo.

Assim, a intervenção procura entrelaçar-se e misturar-se com o restante tecido urbano da cidade, estabelecendo uma lógica de continuidade na sua visão global e valorizando a relação desta área com os elementos naturais que constituem a paisagem. Assim um dos objetivos principais da proposta é a reinvenção da relação da cidade com o mar, o rio e o monte de Santa Luzia, articulando estes três meios físicos naturais com Viana do Castelo, prestando bastante atenção à coesão territorial entre todos os elementos da cidade e à valorização patrimonial presente desta área, entre os quais o antigo Matadouro Municipal completamente abandonado e arruinado implantado junto à estrada Nacional 13.

A estratégia de intervenção passa, numa primeira fase, pelo reforço dos poucos eixos que permitem o diálogo entre o centro da cidade e a área mais ocidental, sendo o principal a avenida do Atlântico. A proposta ainda aponta para a requalificação de diversas ruas de grande importância, como a avenida da Angola, a avenida de Figueiredo, a rua da Guiné Bissau e a rua Dr. Pedro Barbosa.

Para permitir uma maior fluidez e acessibilidade entre os diversos espaços da intervenção, nomeadamente entre a praia Norte e a estrada Nacional 13, propõe-se o rasgamento de vários arruamentos que visam o melhoramento da rede de infraestruturas viárias de Viana do Castelo. Entre os quais, rasga-se um novo arruamento perpendicular à avenida da Angola, ligando diretamente a multifuncionalidade da praia Norte à estrada Nacional 13, e ainda outros arruamentos secundários, uma rua perpendicular à rua Dr. Pedro Barbosa que permite fazer a ligação mais uma vez, à estrada Nacional 13, e outra que ladeia o lado norte do antigo Matadouro Municipal. Ainda se propõe a abertura de outras ruas complementares que permitem a acessibilidade entre os diferentes blocos habitacionais localizados ao longo do lado nascente da avenida da Angola.

⁵⁸ CALDAS, João Vieira; GOMES, Paulo Varela - Viana do Castelo. Editora Presença, Lisboa, 1990, p. 12

⁵⁹ Genius loci é um conceito romano, do latim, que significa Espírito do lugar

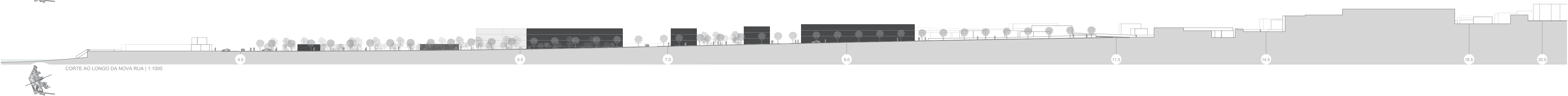
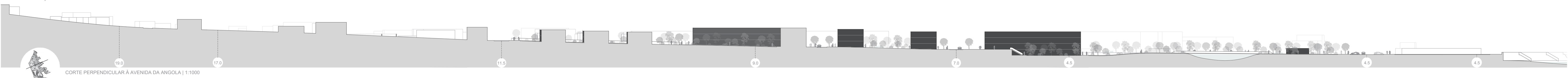
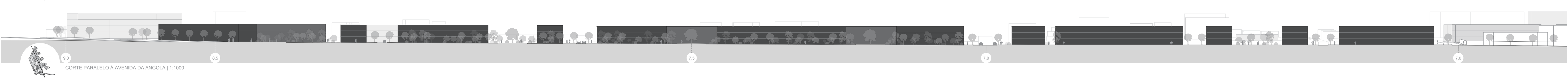
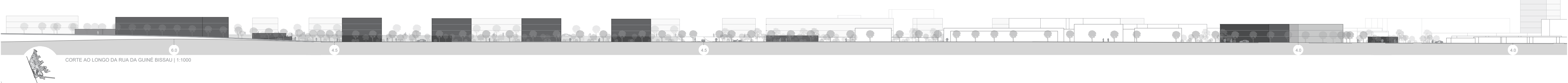
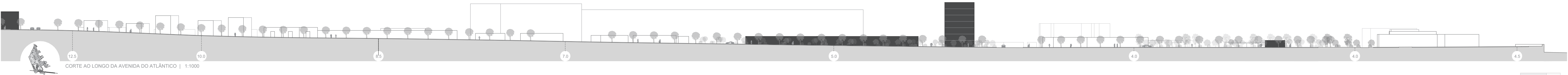
⁶⁰ SILVA, Bárbara; ROSE, Kevin; WALLENTSTEIN, Mariana - PROAP: arquitectura paisagista. Editora Note, Lisboa, 2010, p.9



Fig.141 - Esquços da proposta



Fig.142 - Vista aérea da veiga agrícola



A estratégia de intervenção, ainda se encontra definida pela requalificação, revitalização, reprogramação e urbanização de uma área com condições naturais e espaciais que possibilitam o desenvolvimento de um novo polo urbanizador na cidade de Viana do Castelo. Como esta área nunca foi alvo de um projeto urbano de requalificação, as convivências de todas as funções existentes constituem um desafio importante à intervenção proposta, no qual importa manter e potenciar. Ainda é importante, manter, adaptar e melhorar os equipamentos e espaços públicos de forma a potenciar a posição de interface da cidade com o mar, e dela tirando partido para dinamizar a atividade económica, reforçando a imagem desta área pouco urbanizada e do seu possível potencial.

Assim, a proposta desenvolvida baseou-se em cinco pontos estruturantes: a requalificação da avenida do Atlântico e reprogramação dos seus vazios urbanos adjacentes, no qual se inclui o tratamento da frente urbana dos West Sea - Estaleiros Navais, a valorização e reintegração urbana da Escola Superior de Tecnologia e Gestão (ESTG) com a cidade, a expansão do Instituto Politécnico de Viana do Castelo a norte da ESTG, a oferta clara em habitação e comércio ao longo de um eixo longitudinal paralelo ao mar, definido pela avenida da Angola, a definição de uma área dedicada unicamente à habitação estudantil do Politécnico, e por último, a valorização do património da cidade com a requalificação do antigo Matadouro Municipal e o seu espaço envolvente. É importante salientar que o programa proposto para esta área segue precisamente o Plano Urbano da Cidade abordado no capítulo anterior.

Como grande parte da área de intervenção, principalmente na área comprometida entre a avenida da Angola e a estrada Nacional 13, se encontra numa degradação acentuada marcada essencialmente por um conjunto de edifícios obsoletos e arruinados, os volumes propostos implantam-se de maneira a dissimular toda esta desordem e irregularidade presente na malha urbana, utilizando ainda, a forte arborização para disfarçar este problema nas áreas onde a degradação é mais problemática. No fundo, a proposta adota o mesmo conceito projetual que o arquiteto Álvaro Siza desenvolveu no projeto da Faculdade de Arquitetura na Universidade do Porto, onde os vários edifícios se posicionam de modo a valorizar unicamente os aspetos positivos do meio envolvente. Assim, enquanto no lado sul Siza propõe a implantação de vários edifícios acompanhados por aberturas para manter a relação visual com o rio Douro, no lado norte, propõe um conjunto de edifícios com o objetivo de dissimular e esconder os acessos da autoestrada.

Para estabelecer a comunicação entre as diferentes partes independentes da intervenção, a proposta aponta para um desenho de espaço público bastante apelativo, caracterizado por percursos orgânicos irregulares desenvolvendo ao longo dos mesmos, espaços de estar, desporto e lazer que possibilitam a ligação pedonal entre as diversas áreas, entre as quais o ensino superior, as residências de estudantes, os edifícios habitacionais, e ainda o antigo Matadouro Municipal agora requalificado para acolher um equipamento cultural de elevada importância na cidade. Estes percursos delineados que atravessam toda a proposta têm como referência a poética dos percursos sinuosos existentes que estabelecem o acesso aos terrenos da veiga agrícola. Assim, a intervenção não se define apenas pela integração de projetos urbanísticos e arquitetónicos, mas também, pelo desenvolvimento de um projeto de arquitetura paisagística com o objetivo de integrar corretamente toda a vegetação proposta à paisagem natural existente definida pelo mar, rio, veiga agrícola e monte de Santa Luzia.

Segundo João Nunes, *“Construir paisagem, através do projecto de arquitectura paisagística, é manipular positivamente os factores metabólicos naturais, juntando-lhes um sentido poético, ideológico e artístico e, evidentemente, relacionando-os com o objectivo funcional.”*⁶¹

⁶¹ SILVA, Bárbara; ROSE, Kevin; WALLENTSTEIN, Mariana - PROAP: arquitectura paisagista. Editora Note, Lisboa, 2010, p.10

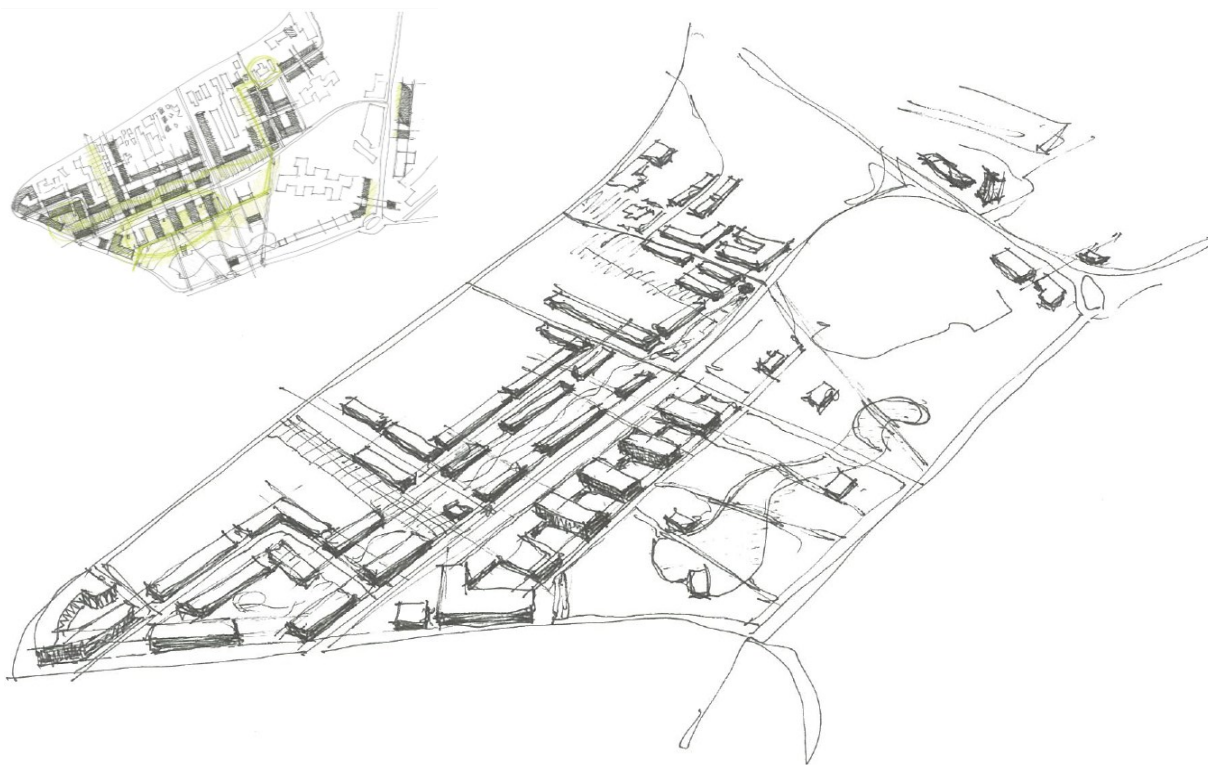
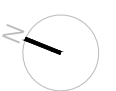


Fig.143 - Esquços da proposta



Fig.144 - Esboço das demolições propostas



Demolido



Construído

Para estabelecer uma disciplina de edificabilidade que permita preservar os valores naturais, urbanísticos, paisagísticos e patrimoniais do território envolvente, a proposta aponta para a demolição de algumas construções, que sem qualquer tipo de plano urbano, se implantaram de uma maneira irregular e sem qualquer relação coerente com o tecido urbano da cidade.

Desenvolvendo-se ao longo da plataforma da antiga estrada nacional, o tecido urbano caracteriza-se predominantemente por um cadastro de parcelas estreitas e profundas as quais, face à ausência de regras de ocupação ou estudos urbanísticos, estão edificadas com uma frente urbana sobre a EN13 (edifícios de habitação e comércio), ocupando a parcela inferior com grandes pavilhões que tiram partido da sua profundidade definida pela avenida da Angola⁶². Trata-se de uma área degradada sob o ponto de vista urbanístico e paisagístico, onde predominam armazéns e oficinas de grande volumetria e fraca qualidade arquitetónica, coexistindo com edifícios de habitação. Colocando em causa a valorização territorial e espacial da cidade, a proposta aponta para a demolição de três armazéns dedicados ao sector industrial, que devido à sua localização e orientação prejudicam a potencialidade que avenida da Angola poderá obter. O carácter degradante destes armazéns é bastante marcante na avenida da Angola, sobretudo porque as áreas técnicas ao serem localizadas e crescerem no tardoz ficam voltadas para o lado do oceano Atlântico, meio natural que queremos valorizar.

No entanto, não são apenas estas indústrias que colocam em causa a integridade desta área na cidade, a presença de duas habitações unifamiliares com os seus respetivos anexos junto à avenida da Angola e à escola Pedro Barbosa bloqueiam a tentativa de integração da proposta no tecido urbano envolvente e ainda, impossibilitam a comunicação do Politécnico de Viana do Castelo com o antigo Matadouro Municipal, agora requalificado. Por fim, e não o menos importante, junto ao antigo Matadouro Municipal a implantação de um edifício habitacional diante a sua fachada principal, interrompe o diálogo e comunicação deste volume com a estrada Nacional 13, uma das artérias mais importantes na cidade, ligando Viana do Castelo até Valença.

Em suma, a remoção deste conjunto de edifícios mencionados anteriormente, vai permitir uma melhor comunicação do projeto com o tecido urbano envolvente, a valorização dos espaços naturais, e ainda, possibilitar o desenvolvimento de uma nova realidade projetual que será uma mais valia não só para a área poente de Viana, mas sim, para toda a expansão e evolução da cidade.

⁶² PROGRAMA ESTRATÉGICO DE REALIBILITAÇÃO URBANA - Operação de Reabilitação Urbana Sistemática da Área de Reabilitação Urbana da Cidade Poente. Câmara Municipal de Viana do Castelo, Viana do Castelo, 2018, p.13



Fig.145 - Maquete da proposta, escala 1:2000



Fig.146 - Maquete da proposta, escala 1:2000



Planta de Desenvolvimento da Proposta a Longo Prazo | Escala 1:5000



Planta de Desenvolvimento da Proposta a Médio Prazo | Escala 1:5000



Planta de Desenvolvimento da Proposta a Curto Prazo | Escala 1:5000

A proposta realizada resulta de um raciocínio estabelecido em desenvolvimento a longo prazo. Assim, a implantação do projeto proposto será realizada através do estabelecimento de uma ordem de prioridades, ou seja, curto, médio e longo prazo.

Curto Prazo

Melhoramento da rede de infraestruturas viárias

É a intervenção com maior facilidade na execução da proposta, pois este problema é resolvido através da abertura de novos arruamentos e requalificação e melhoramentos das vias existentes para alojar posteriormente o programa que a intervenção propõe. Nesta fase são lançadas as bases de urbanização através de uma reflexão urbana sobre os eixos de circulação.

Médio Prazo

Intensificar o programa desta área

Depois de lançadas as bases de urbanização, explícito anteriormente, esta fase demanda mais tempo, não para ser implantada, mas sim para ser adotada pelas entidades intervenientes, tais como, da empresa West Sea - Estaleiros Navais e pelo Instituto Politécnico de Viana do Castelo. Assim, nesta segunda fase, pretende-se a implantação dos equipamentos pensados para a avenida do Atlântico, mais concretamente a nova frente urbana dos Estaleiros Navais, a definição e redesenho do espaço envolvente à Escola Superior de Tecnologia e Gestão, a implantação de novos blocos destinados à expansão escolar a norte da ESTG, e ainda, a implantação de diversos edifícios maioritariamente habitacionais, que não necessitam de demolições para a sua implantação.

Longo Prazo

Criar um parque urbano e implantar o restante programa pendente de demolições

É uma intervenção que será finalizada ao longo de um processo lento e demorado, pois estamos a falar de uma intervenção maioritariamente paisagística, logo só se consegue chegar aos resultados pretendidos depois de alguns anos de desenvolvimento da vegetação que se propõe para esta área.

Nesta última fase da intervenção, também se sucede ao desenvolvimento do projeto na área estabelecida entre a avenida da Angola e a estrada Nacional 13, uma área onde a implantação do novo desenho se encontra sobreposto sobre as edificações existentes, tais como, anexos, fábricas e indústrias caracterizadas pelo carácter obsoleto e degradado.

Com o solo urbano a aumentar devido à implantação de diversos equipamentos urbanos relevantes, mencionados anteriormente, grande parte dos terrenos privados localizados entre a avenida da Angola e a estrada Nacional 13, serão vendidas a um preço mais elevado, levando a que estas indústrias descaracterizadas e arruinadas se mudem para outras áreas mais convenientes. Depois deste demorado processo, da valorização do solo e da respetiva venda dos terrenos correspondentes às empresas privadas que os possuem, conclui-se a implantação final da proposta, com a definição da última fase edificada e as suas respetivas vias de acesso que permitem uma melhor acessibilidade entre a avenida da Angola e a estrada Nacional 13.

O projeto é finalizado com a requalificação do antigo matadouro municipal, um antigo equipamento urbano com significado patrimonial na cidade. Com a reintegração deste equipamento na urbanidade da cidade, surge a necessidade a longo prazo, de demolir um edifício localizada perante a sua fachada principal, que descaracteriza a monumentalidade desta construção.



Fig.147 - Maquete da proposta, escala 1:2000

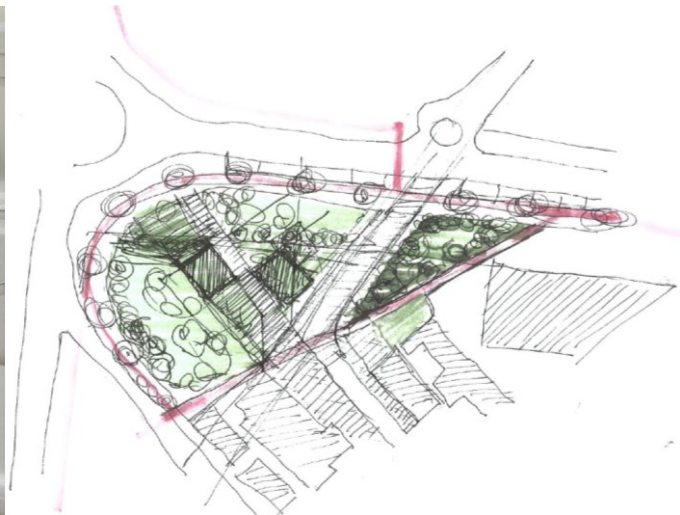


Fig.148 - Esquízo da proposta junto ao bairro dos Pescadores



Fig.149 - Proposta da avenida do Atlântico, escala 1:2000



Fig.150 - Alçado Norte, escala 1:2000



Fig.151 - Alçado Sul, escala 1:2000

4.3.1. Avenida do Atlântico e os espaços adjacentes

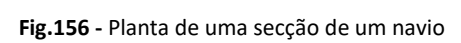
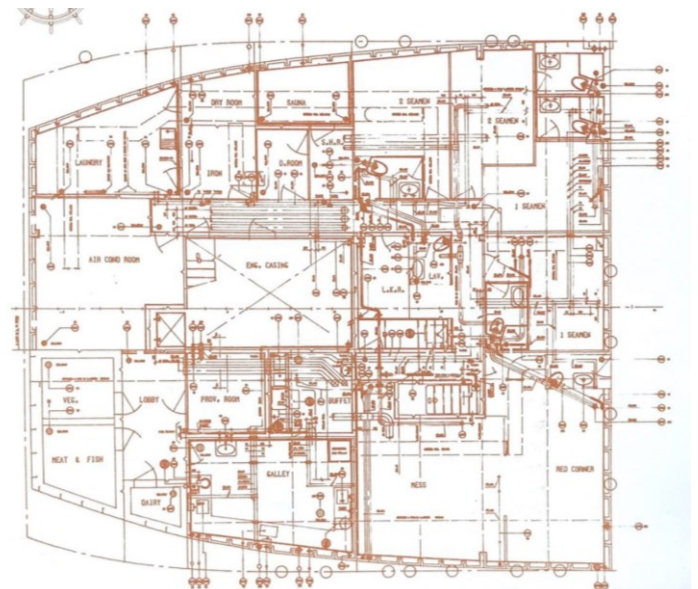
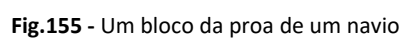
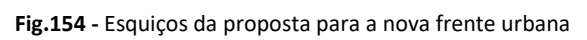
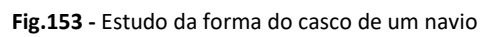
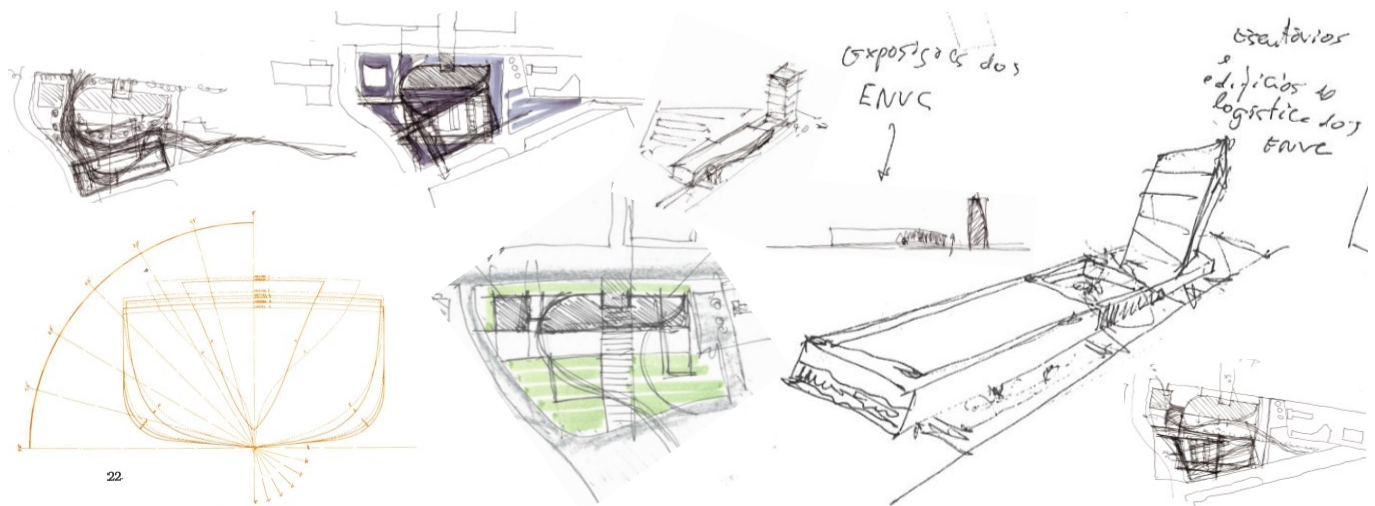
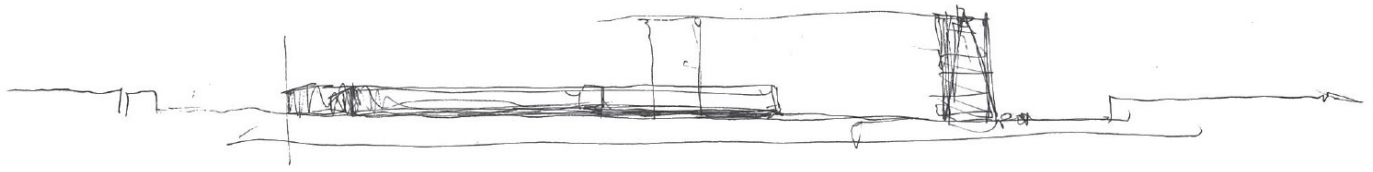
Marcada fortemente pela variedade de equipamentos principalmente dedicados à educação e formação profissional, a avenida do Atlântico é uma avenida com elevada importância na malha urbana da cidade de Viana do Castelo, estabelecendo a ligação entre o centro histórico de Viana e a área periférica próxima ao limite do Atlântico. Devido à potencialidade que este eixo estabelece na urbanidade presente, considero como um dos pontos mais importantes a ser intervencionada projetualmente.

Assim, a proposta aponta para a requalificação deste eixo, propondo-se um desenho harmonioso de espaço público e arborização ao longo do seu desenvolvimento. Ainda se propõe a implementação de uma ciclovia, com o objetivo de valorizar a bicicleta como um dos meios de circulação mais importantes na cidade atual, permitindo a conexão ciclável entre a área ocidental da cidade, as áreas envolvidas no programa Polis e a restante cidade de Viana. Assim, existirá uma maior fluidez e facilidade de mobilidade na área mais distante do centro da cidade, tornando a área poente novamente parte integrante de Viana do Castelo. Relativamente à estrutura desta artéria, esta passa a consolidar estacionamento, ciclovia e espaço público acompanhado de arborização, criando assim espaços de estar para as pessoas, marcados pela sombra e luz que as árvores fornecem.

Sendo um dos objetivos a definição e coerência urbana ao longo da estrutura da avenida do Atlântico, torna-se claro a necessidade de requalificação de um espaço baldio localizado junto ao bairro dos Pescadores, atualmente utilizado apenas para o estacionamento de veículos. Assim, a intervenção propõe a requalificação deste espaço, transformando-o numa praça de lazer com vários espaços verdes, para ser usufruída não só pelos moradores do antigo bairro dos Pescadores, mas também por todos os vianenses. O espaço público proposto é composto por espaços de estar e lazer, percursos que estabelecem a ligação pedonal ao núcleo do bairro dos Pescadores, e zonas de arborização que criam uma espécie de filtro de entrada do bairro. Associado a esta nova praça qualificada, propõe-se o desenho de um pequeno volume, de apenas um piso, onde se encontra um pequeno café e quiosque, com a possibilidade de este constituir uma esplanada exterior no espaço pavimentado envolvente. O objetivo desta proposta não é esconder e dissimular o bairro a partir da avenida do Atlântico, mas sim valorizá-lo através de um espaço mais apelativo e desenhado, servindo-se como sua porta de entrada. A proposta ainda aponta para a ligação da estrada de circulação interna do bairro ao eixo da avenida do Atlântico, no mesmo alinhamento da entrada para a Escola Superior de Tecnologia e Gestão, permitindo uma maior fluidez do trânsito existente.

Relativamente ao vazio urbano localizado na entrada da Escola Superior de Tecnologia de Gestão, propõe-se a requalificação do mesmo, implantando-se dois edifícios com uma cércea de três pisos, dedicados exclusivamente a funções educacionais do Politécnico de Viana do Castelo. Com esta proposta, o Politécnico conquista uma nova frente urbana, uma imagem e uma linguagem estável perante o eixo da avenida do Atlântico.

Relativamente aos problemas abordados nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, a estratégia de intervenção aponta para a definição de uma nova frente urbana da empresa, localizada no espaço junto à avenida do Atlântico. Propõe-se um redesenho do carácter degradante desta empresa, valorizando a construção naval da cidade, tornando os estaleiros, mais do que um ícone mundial na construção naval, um ícone da arquitetura, representando-se com uma frente urbana mais apelativo e requalificado, e consequentemente, menos impactante no skyline de Viana do Castelo.



4.3.2. Nova frente urbana dos West Sea - Estaleiros Navais

Neste espaço, a proposta assinala para a implantação de dois edifícios cujas volumetrias marcam um conceito de oposição entre verticalidade e horizontalidade. Assim, propõe-se dois equipamentos destinados a esta empresa, um que se desenvolve longitudinalmente com uma cércea mais baixa, com dois pisos, onde irá albergar uma unidade museológica e expositiva para esta empresa com história na construção naval há mais de 75 anos. Junto a este último, implanta-se um segundo volume, no entanto, mais estreito e de cércea mais alta, com sete pisos, correspondendo aos escritórios dos estaleiros onde se trata de todo o funcionamento de logística⁶³ e consequentemente o desenvolvimento do potencial desta empresa. Estes dois equipamentos preenchem e instalam uma ordem no eixo da avenida do Atlântico, mas também uma linguagem arquitetónica única e especial que pode ser transmitida para as pessoas e para todo o mundo. Para acompanhar estes volumes surge uma frente ajardinada com arborização que efetua a transição entre a avenida do Atlântico e o novo complexo de equipamentos. Associado a esta composição de volumes, propõe-se ainda um parque de estacionamento subterrâneo sob estes equipamentos, para que os funcionários dos Estaleiros Navais possam estacionar os seus veículos de uma forma rápida e eficaz.

Assim, a proposta para os Estaleiros Navais de Viana do Castelo apoia-se a nível urbano na referência do Campus da Vitra, onde um conjunto diversificado de edifícios estabelecem um programa e uma ordem na sua frente urbana. No entanto, relativamente ao nível arquitetónico e cénico dos equipamentos, a intervenção segue como referências, o Museu Aeroespacial e de Guggenheim de Frank Gehry, onde a forma e a materialidade do edifício são uma resposta clara do programa que acolhe. Através deste pensamento, a intervenção aponta para o revestimento dos dois edifícios com os materiais utilizados na sua construção naval, mais precisamente, chapas de aço, e ainda a inclusão de elementos ligados à água. Ainda sobre estes dois edifícios, *“Assiste-se a uma maior valorização de factores como: a capacidade expressiva das arquitecturas (“obras de autor”, “obra única”, ...); a imagem urbana como marketing e “especialização urbana; e o movimento e a cenografia como factores de leitura e vivência da cidade.”*⁶⁴

*“Engenheiros anônimos, mecânicos sujos de graxa na forja, conceberam e construíram essas coisas formidáveis que são os transatlânticos. Nós os terrestres, faltam-nos meios de apreciação, e séria desejável que, para nos ensinar a tirar o chapéu diante das obras de “regeneração”, seja-nos fornecida a ocasião de percorrer os quilómetros de marcha que representa a visita de um transatlântico.”*⁶⁵

Para Le Corbusier, as máquinas eram verdadeiras obras geniosas, e por isso considerava os “transatlânticos” como verdadeiras obras de arte. Seguindo Corbusier, a intervenção ainda contempla os “transatlânticos” como elementos de relação com a arquitetura. Apesar de não explorar os edifícios arquitetonicamente, a intervenção levanta um raciocínio poético da arquitetura com as diferentes partes de um navio, associando os jogos de volumes e de matérias, o contraste dos cheios e vazios, das grandes massas e dos elementos dos “transatlânticos” à arquitetura dos edifícios propostos.

*“Se esquecemos um instante que um transatlântico é um instrumento de transporte e se o contemplamos com novos olhos nos sentiremos diante de uma manifestação importante de temeridade, de disciplina, de harmonia, de beleza calma, nervosa e forte”*⁶⁶.

⁶³ Plataforma logística é a denominação do local onde está concentrada uma gama de estruturas, zonas e alternativas para a logística de um determinado produto, aumentando assim a eficiência da atividade em si

⁶⁴ PORTAS, Nuno - Cidades e frentes de água cities & waterfronts. Centro de Estudos da Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, Porto, 1998, p.19

⁶⁵ Le Corbusier - Vers une architecture. Editora Arthaud, Paris, 1990, p.61

⁶⁶ Ibidem, p.68



Fig.157 - Esquços do murete proposto

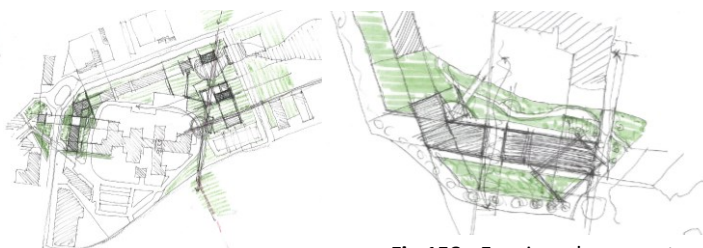


Fig.158 - Esquços da proposta



Fig.159 - Planta da proposta para a ESTG, escala 1:2000



Fig.160 - Corte 1, escala 1:2000

4.3.3. Reintegração urbana da Escola Superior de Tecnologia e Gestão

Relativamente ao espaço delimitado pela Escola Superior de Tecnologia e Gestão, a proposta assenta na requalificação de dois espaços fundamentais, o terreno que se situa na frente urbana com a avenida do Atlântico, e o espaço localizado no seu lado norte, junto ao campo de jogos existente.

Como referimos anteriormente, pretende-se criar uma frente urbana a partir da avenida do Atlântico e para isso, propõe-se dois edifícios destinados à função escolar que completam e definem uma imagem na linguagem da Escola Superior de Tecnologia e Gestão. No entanto, relativamente ao espaço localizado no lado oposto, a proposta assenta principalmente na sua requalificação, transformando-o num espaço verde com diversos percursos sinuosos que permitem o acesso entre diferentes partes do projeto e os distintos edifícios que compõem o instituto politécnico. Este espaço ainda é marcado pela proposta de um eixo pedonal que permite a transição entre a rua da Guiné Bissau e a avenida da Angola, e outro paralelo à avenida da Angola que estabelece a conexão com a proposta da expansão do ensino superior localizado a norte. Neste espaço, ainda é proposto a implantação de um volume, com apenas um piso para acolher um programa ligado à educação para este Politécnico.

Ainda sobre a proposta, pretende-se explorar o desenho de um elemento arquitetónico que permita delimitar o acesso ao espaço do instituto politécnico, excluindo a vedação desagradável existente. Assim, propõe-se o desenho de um murete contínuo que, com o auxílio de um pequeno desnível do terreno, demarca o território do Politécnico de Viana, interrompido apenas em alguns momentos estratégicos para valorizar a ligação de vários eixos pedonais importantes. Este elemento, ainda possibilita a capacidade de espaço de estar, onde as pessoas se podem sentar e relaxar com vista para o oceano Atlântico.

Para diferenciar o espaço público do privado, ensaia-se ainda a colocação de uma arborização mais densificada nestas áreas, não permitindo a acessibilidade direta entre a via pública e o espaço do instituto.



Fig.161 - Planta da proposta para a expansão do Politécnico de Viana do Castelo, escala 1:2000



Fig.162 - Corte 1, escala 1:2000

4.3.4. Expansão do Instituto Politécnico de Viana do Castelo (IPVC)

Relativamente à área que envolve o terreno baldio localizado a norte da Escola Superior de Tecnologia e Gestão, a proposta aponta para a ampliação da área dedicada ao ensino superior da cidade de Viana do Castelo. Assim, propõe-se o desenho de uma espécie de campus da universidade com o objetivo de atrair mais jovens e pessoas a uma área da cidade onde apenas habitam aproximadamente 140 vianenses⁶⁷. Estrategicamente, a proposta de expansão do Politécnico implanta-se num lugar onde a relação com o meio natural prevalece, usufruindo da proximidade com o oceano Atlântico, e com os equipamentos urbanos existentes na sua envolvente, tais como, cafés, equipamentos de apoio balnear, bares noturnos, hotéis, restaurantes, bowling, entre outros.

Este programa é introduzido através da implantação de cinco edifícios junto à avenida da Angola, através de diversas aberturas regulares que proporcionam a valorização do eixo visual mais importante da cidade, o eixo paisagístico que liga o monte de Santa Luzia ao oceano Atlântico. Em termos de topografia, a proposta segue o caso do estudo da Universidade de Aveiro, onde o desenvolvimento dos vários departamentos que compõem o Campus de Santiago, também se encontram definidos por espaços regulares que abrem a visão para a ria e a cidade de Aveiro.

Quatro dos volumes propostos apresentam a mesma forma e volumetria e encontram-se implantados perpendicularmente ao desenvolvimento da avenida da Angola e à praia Norte. No entanto, a implantação de um último edifício, junto à avenida de Figueiredo com uma volumetria diferenciada e orientação diferente, estabelece uma relação de paralelismo com a avenida de Figueiredo e uma conexão mais cuidada com a veiga agrícola.

Estes edifícios são dedicados exclusivamente à função educacional, mais concretamente à expansão do ensino superior, no entanto, devido à sua disposição e implantação na malha urbana da cidade, estes permitem a sua acessibilidade a partir de dois pontos, nomeadamente através da avenida da Angola e pelo Parque Urbano proposto no seu lado poente. Apesar destes edifícios desenvolverem programas destinados à expansão do Instituto Politécnico de Viana do Castelo, terão ainda a possibilidade de desenvolver programas ligados a outras áreas, entre as quais, ciências e desportos aquáticos, ciências do mar, formação profissional, entre outros.

Esta expansão do Politécnico por setores tal como acontece na universidade de Aveiro, permite que cada edifício possua duas entradas, para que os vários edifícios possam ser usufruídos não só pelos estudantes, mas também pela comunidade. Assim, esta intervenção implementa a política de desenvolvimento das escolas que abrem as suas instalações à sociedade.

Ligando todos estes volumes, é proposto um longo corredor que se abre para o oceano Atlântico, valorizando o espaço mais importante desta área, a praia Norte. No fundo, relaciona-se com o desenho da Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto, onde um longo corredor se abre em direção ao rio Douro para estabelecer uma relação coerente com o meio natural envolvente e a acessibilidade a todos os seus edifícios.

⁶⁷ Delimitação da área de reabilitação urbana da frente atlântica, memória descritiva e justificativa. Câmara Municipal de Viana do Castelo, Viana do Castelo, 2012, p.4

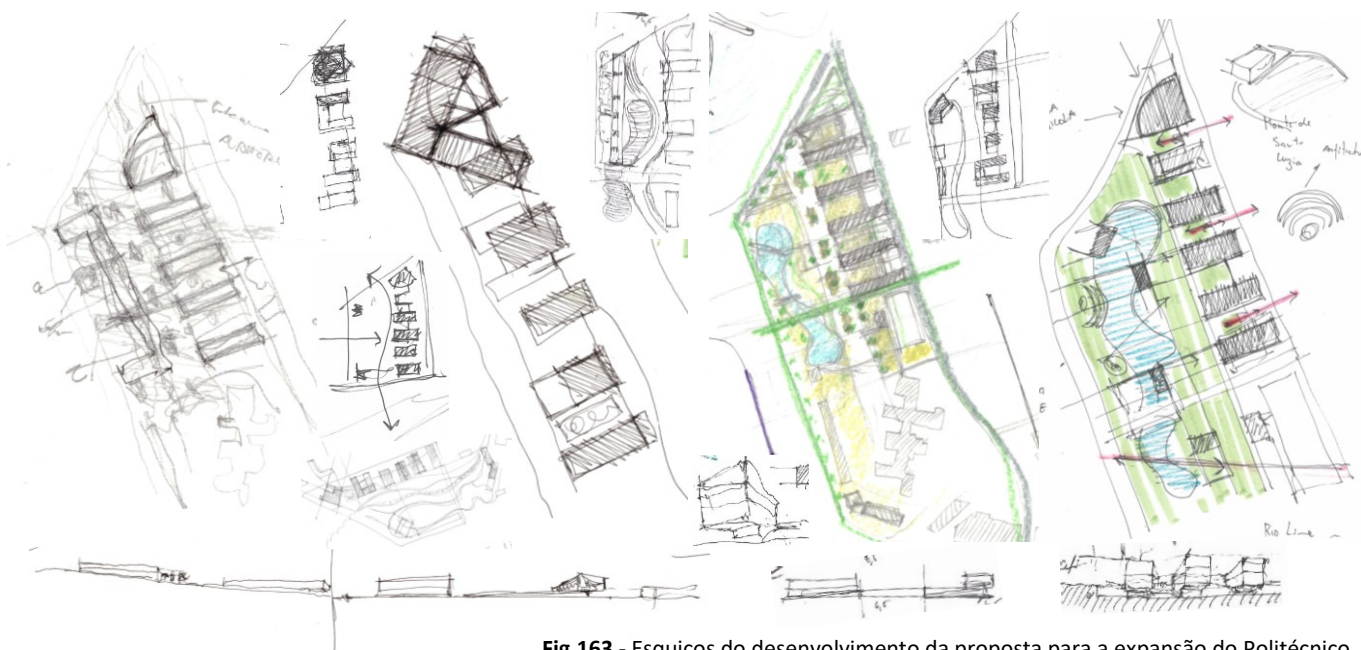


Fig.163 - Esquços do desenvolvimento da proposta para a expansão do Politécnico

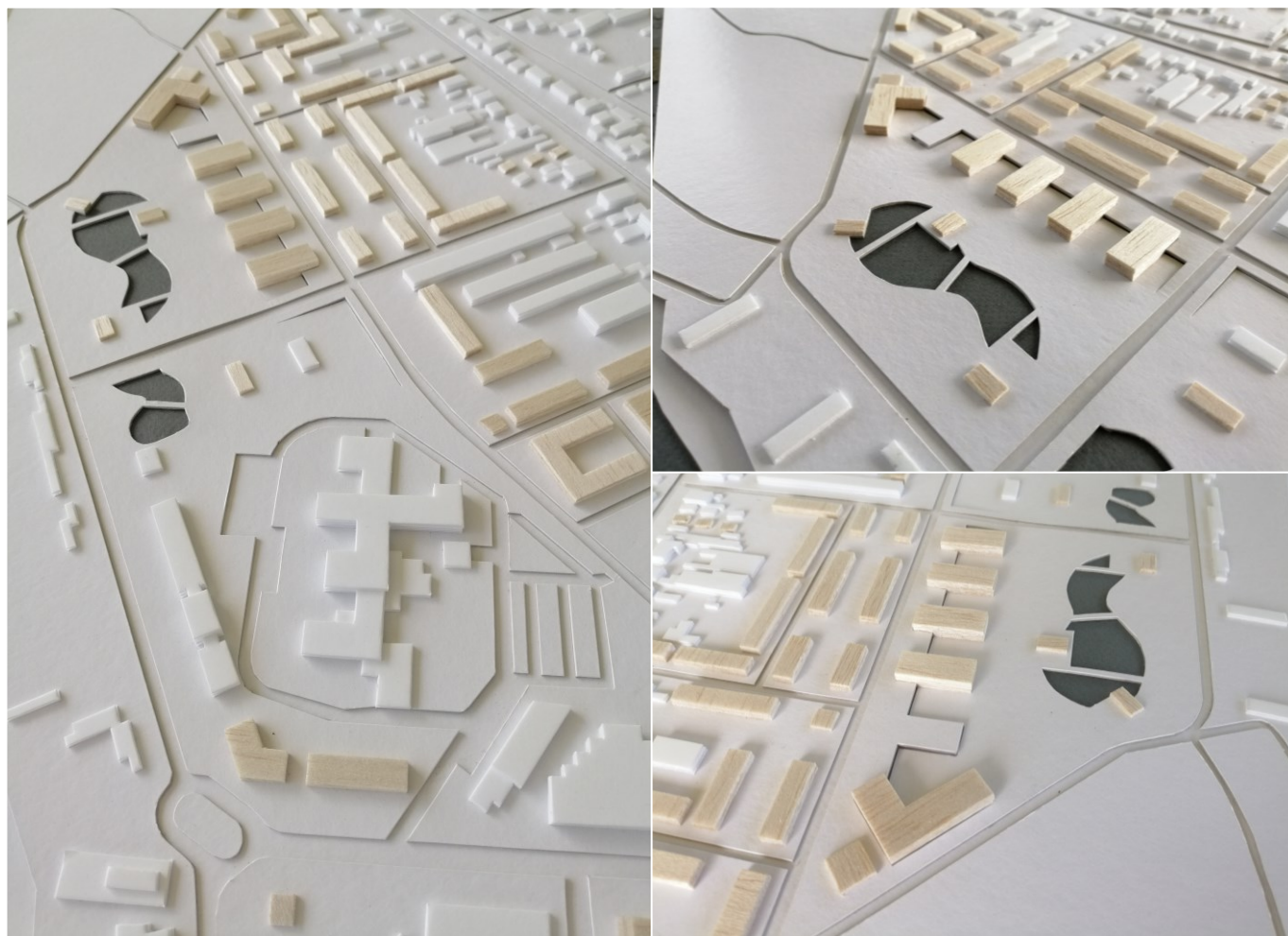


Fig.164 - Maquete da proposta, escala 1:2000

Por outro lado, é importante salientar que a preocupação pela valorização dos recursos naturais, paisagísticos e arquitetónicos e de enquadramento no meio em que se insere, esteve sempre presente na estratégia de intervenção.

Assim, anexado a esta composição volumétrica, a proposta aponta para um desenho de espaço público marcado pela expansão do lago existente e pelo desenvolvimento de vários espaços verdes em seu redor, definido assim, um pequeno Parque Urbano no lado ocidental da cidade de Viana do Castelo. Estes espaços são atravessados por caminhos pedonais com um desenho orgânico e irregular, uma apologia aos caminhos pedonais existentes que permitem o acesso aos terrenos da veiga agrícola, mencionados no capítulo anterior. Estas artérias de pequena dimensão que transpõem o espaço verde, permitem não só a acessibilidade pedonal aos edifícios propostos, mas também, possibilitam uma maior fluidez pedonal na circulação entre todos os espaços envolvidos na proposta. Estes também proporcionam a conexão com outros espaços importantes da proposta, tais como o antigo Matadouro Municipal, a proposta para o núcleo residencial de estudantes do Politécnico de Viana do Castelo e a Escola Superior de Tecnologia e Gestão.

Com o objetivo de ligar a nova área urbana à Escola Superior de Tecnologia e Gestão, localizada mais a sul, a proposta aponta para um desenvolvimento de espaço público, onde o lago, apesar de ser dividido pelo desenho de uma nova rua proposta, é lido como uma peça contínua na urbanidade. Também se propõe, o desenho de diversas ligações pedonais que ligam a praia Norte aos edifícios propostos, permitindo o diálogo entre o mar, o lago e a nova proposta. Seguindo a referência da ponte pedonal sobre o Esteira de S. Pedro, que permite a ligação entre os dois campus da Universidade de Aveiro, a intervenção aponta para o desenho arquitetónico de três pontes pedonais que permitem a transposição das duas margens do lago proposto, e outra no espaço delimitado pela Escola Superior de Tecnologia e Gestão, abordado anteriormente.

Com a opção de árvores de folha caduca e folha persistente no desenvolvimento do Parque Urbano, todo este conjunto vai sofrer alterações ao longo das estações do ano, tornando-se mais especial e único à medida que os meses avançam. Assim, *“As árvores marcam o território através da sombra que projectam, da sua interacção em relação aos bens para elas mais preciosas. o sol, com as suas folhas, e a água com as suas raízes.”*⁶⁸

Dentro do desenho do Parque Urbano, a proposta ainda aponta para a implantação de três pequenos volumes, com um único piso, que servem programas mais abertos à sociedade: uma pequena biblioteca pública, e os outros dois programas ligados ao comércio, restauração e bebidas, para que este espaço possa ser utilizado não só pelos estudantes, mas também pelos vianenses, tornando este espaço utilizável tanto de dia como de noite.

Há alguns anos atrás, a vontade de ter uma biblioteca de praia fez com que fosse implantado um edifício pré-fabricado (contentor) no espaço da praia Norte, bastante utilizado na época balnear. No entanto, com o projeto de requalificação da praia Norte através do desenho da arquiteta Maria João Patronilho, esta construção foi demolida e esquecida na nova proposta para este espaço, e por isso, considero importante desenvolver através da minha intervenção, a memória deste antigo equipamento que era bastante conhecido e utilizado pelas pessoas.

⁶⁸ SILVA, Bárbara; ROSE, Kevin; WALLENTSTEIN, Mariana - PROAP: arquitectura paisagista. Editora Note, Lisboa, 2010, p.174



Fig.165 - Maquete da proposta, escala 1:2000

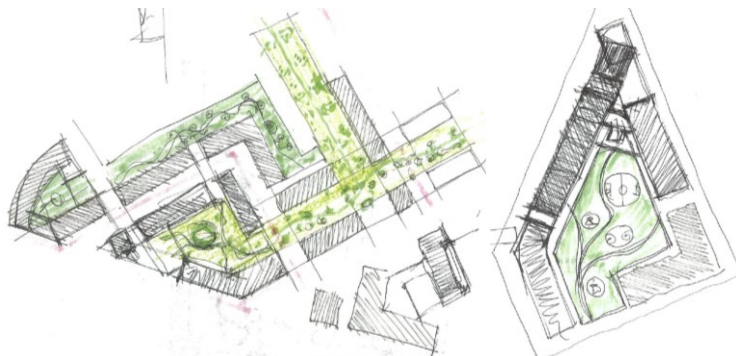


Fig.166 - Esquços da proposta



Fig.167 - Planta da proposta, escala 1:2000



Fig.168 - Corte 1, escala 1:2000



Fig.169 - Corte 2, escala 1:2000

4.3.5. Aposta habitacional

Sendo a Avenida da Angola um dos arruamentos que converge na avenida do Atlântico, estabelece uma ligação norte-sul essencial paralelamente ao limite costeiro do oceano Atlântico. Com isto e face às circunstâncias analisadas no capítulo anterior, é indispensável a sua reestruturação e requalificação, para constituir uma área edificada com um programa.

Assim, a proposta aponta para a reestruturação do arruamento, mas também, para a requalificação dos seus espaços adjacentes, tornando-a num eixo de desenvolvimento e de promoção socioeconómica, com uma vasta oportunidade de habitação multifamiliar, equipamentos, comércio e espaços coletivos que cativam qualquer morador na seleção deste local de Viana do Castelo. A avenida mantém as suas duas vias de circulação de veículos, no entanto, propõe-se estacionamento em ambos os seus lados, com passeios de circulação pedonal acompanhados de arborização.

Com a inclusão e desenvolvimento dos equipamentos ligados à educação nesta área urbana, existe a necessidade de oferecer uma maior oferta de habitação para fixar as pessoas junto a estes equipamentos urbanos. Assim, nos terrenos baldios localizados a nascente da avenida, no lado oposto à expansão do ensino superior, propõe-se a implantação de um conjunto de edifícios, com uma cércea de três pisos, focados essencialmente no programa de habitação multifamiliar com comércio e serviços no piso térreo. Para acompanhar este conjunto de construções, a proposta aponta para a requalificação do espaço público, transformando-o num espaço verde com diversos espaços de estar e de lazer, conduzidos por percursos sinuosos e orgânicos, seguindo a lógica estrutural do plano global. Para permitir a acessibilidade entre os diferentes blocos habitacionais propõe-se a abertura de uma rua com duas vias de trânsito, estacionamento e arborização em ambos os lados.

Para dissimular visualmente a degradação dos edifícios existentes, propõe-se a definição de um condomínio fechado, (marcado na planta com um verde mais escuro), com os seus respetivos espaços privados de apoio aos seus moradores. Este complexo privado e fechado entre si, é constituído por três edifícios habitacionais com três pisos, constituindo no piso térreo comércio e serviços. Como um dos objetivos principais é a relação do território com o mar, propõe-se um eixo pedonal, visto em planta como uma espécie de jogo de espaços ajardinados e pavimentados, permitindo a acessibilidade entre a estrada Nacional 13 e a avenida da Angola e consequentemente, possibilitando a relação visual em direção do oceano Atlântico e a praia Norte.

Respondendo como exceção da proposta, implanta-se um edifício com três pisos, (4 pisos na frente urbana da estrada Nacional 13), com uma forma especial e diferenciada da restante intervenção, localizado no topo norte junto à estrada Nacional 13, dedicado excecionalmente ao setor administrativo constituindo escritórios nos pisos superiores, e serviços e comércio no piso térreo.



Fig.170 - Maquete da proposta, escala 1:2000

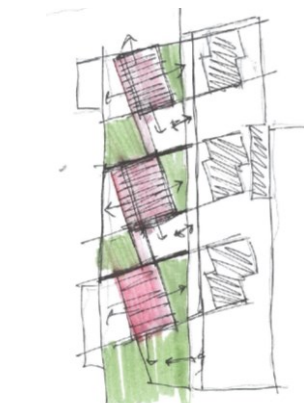
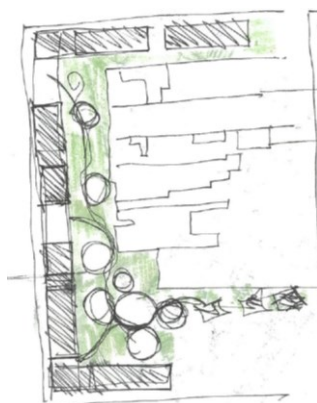


Fig.171 - Esquços da proposta



Fig.172 - Planta da proposta, escala 1:2000

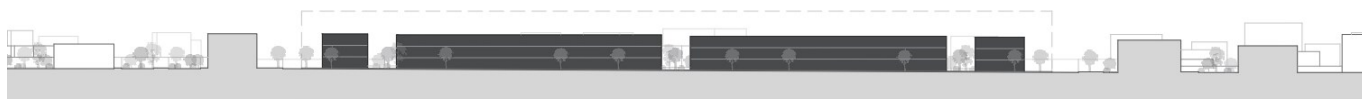


Fig.173 - Corte 1, escala 1:2000



Fig.174 - Corte 2, escala 1:2000

Localizado ligeiramente mais a sul relativamente à área abordada anteriormente, e ainda localizada no espaço junto à avenida da Angola, a proposta aponta ainda para a definição de dois espaços distintos dedicados excecionalmente à expansão habitacional no seguimento dos espaços desenvolvidos anteriormente.

Junto à avenida da Angola, propõe-se ainda implantação de mais seis volumes com uma cércea de três pisos, destinados à habitação multifamiliar com comércio e serviços no piso térreo. A implantação destes volumes, encontram-se definidos através dos alinhamentos estabelecidos pelos edifícios da expansão do Politécnico de Viana do Castelo localizado a oeste dos mesmos.

O desenho de espaço público e do espaço verde adotado valoriza as ligações efetuadas com os edifícios da expansão do ensino superior, desenhando espaços excecionais, com uma forma circular, localizados estrategicamente na abertura que os edifícios da expansão da universidade estabelecem.

Para dissimular visualmente a degradação dos edifícios existentes junto à estrada Nacional 13, propõe-se a definição de um segundo condomínio fechado com o seu respetivo espaço privado, composto por espaços verdes, percursos pedonais, áreas de estar e de lazer, que servem de apoio aos seus moradores. Este último encontra-se definido por cinco blocos de habitação multifamiliar com três pisos, com serviços e comércio no piso térreo, e ainda três habitações unifamiliares, com dois pisos, que estabelecem uma ordem urbana na frente edificada da Nacional 13.



Fig.175 - Maquete da proposta, escala 1:2000



Fig.176 - Alçado de topo do armazém abandonado



Fig.177 - Planta da proposta, escala 1:2000



Fig.178 - Corte 1, escala 1:2000



Fig.179 - Corte 2, escala 1:2000

4.3.6. Núcleo residencial do Instituto Politécnico

A presença da Escola Superior de Tecnologia e Gestão torna-se um dos equipamentos existentes mais dominantes no território abordado. Com o novo desenho da expansão do ensino superior do Instituto Politécnico de Viana do Castelo (IPVC), torna-se essencial pensar num plano que integre uma vasta oportunidade de residências, para os estudantes que aqui estudam e possam pernoitar. Como a área da praia Norte se encontra drasticamente afastada do centro da cidade, todo este território encontra-se bastante distante das residências de estudantes existentes localizadas maioritariamente no centro urbana da cidade.

Assim, a proposta aponta para a valorização da área estudantil, propondo a implantação de quatro novos edifícios, com três pisos, acolhendo o programa de residências de estudantes. A intervenção passa ainda pela definição de ações de regeneração urbana tais como a reconversão de uma das áreas industriais abandonadas, erguendo-se das suas ruínas um novo programa para cidade, uma residência para os docentes e funcionários do Politécnico de Viana do Castelo. O plano passa por manter a relação arquitetónica deste armazém no conceito atual da proposta, permanecendo como uma memória da arquitetura existencial do lugar.

Associado a este conjunto de edifícios mencionados anteriormente, o projeto envolve-se num desenho de espaço público que acompanha todo este edificado, propondo vários espaços públicos, verdes, com áreas de estar e de lazer. Com o objetivo de criar um polo para que os estudantes possam usufruir das condições especiais da cidade, a proposta demarca o desenho de um conjunto de quatro edifícios, de apenas um piso, destinados à função de comércio, serviço, restauração e bebidas.

No entanto, para tornar possível a implantação da proposta pensada, foi necessário a demolição da desqualificada rua de Vigo, que permitia o acesso secundário aos tardozeiros de três unidades industriais que aqui permanecem. Assim, para permitir a acessibilidade aos tardozeiros das indústrias existentes, propõe-se o desenho de uma nova rua secundária, pavimentada e perpendicular à avenida da Angola com a circulação de veículos restrita e condicionada apenas a estas indústrias.

Como um dos objetivos principais é a comunicação entre as diversas partes imponentes do território, torna-se essencial permitir o diálogo com os novos blocos do ensino superior, a Escola Superior de Tecnologia e Gestão (ESTG), o eixo habitacional junto à avenida da Angola e ainda a ligação com o antigo Matadouro Municipal agora requalificado e integrado de novo na urbanidade de Viana do Castelo. Assim, propõe-se um espaço público que permita essa ligação mencionada, desenhando-se um eixo marcado pelo jogo de cheios e vazios, de espaços pavimentados e ajardinados, que rematem num espaço dedicado ao desporto.



Fig.180 - Maquete da proposta, escala 1:2000

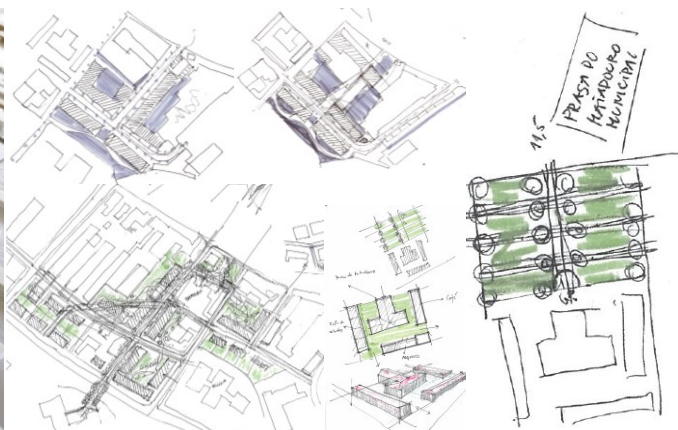


Fig.181 - Esquízo da proposta para o espaço do antigo matadouro



Fig.182 - Planta da proposta, escala 1:2000

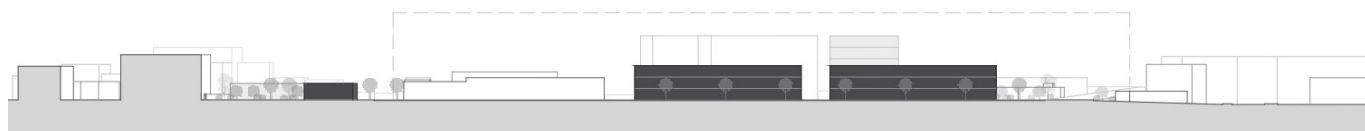


Fig.183 - Corte 1, escala 1:2000

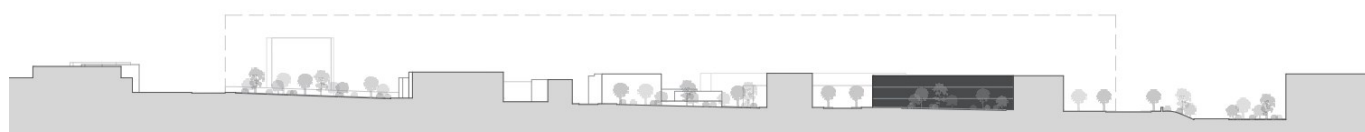


Fig.184 - Corte 2, escala 1:2000

4.3.7. Antigo Matadouro Municipal e o espaço envolvente

A proposta aponta ainda, para a requalificação e revitalização dos espaços envolventes à rua Dr. Pedro Barbosa e ao antigo Matadouro Municipal, apostando na ligação desta área com a estrada Nacional 13. Assim, propõe-se a abertura de uma nova rua de ligação à Nacional 13, num primeiro momento perpendicular à rua Dr. Pedro Barbosa e que ao mesmo tempo resolve a acessibilidade da empresa Somartis, uma sociedade de Manufactureira de artigos de artesanato. Para permitir uma melhor fluidez na acessibilidade da empresa mencionada, propõe-se a transformação do espaço denominado de Largo de Tui que ladeia o seu lado sul, numa rua composta por duas vias de sentidos opostos, com estacionamento, passeio e arborização em ambos os lados. Ao longo desta nova rua propõe-se a implantação de quatro novos blocos habitacionais, com uma cêrcea de três pisos, compostos por zona comercial no piso térreo e ainda, habitação multifamiliar nos dois pisos superiores. Associado a estes volumes, propõe-se um espaço público que acompanha o desenvolvimento destes edifícios, permitindo que estes se afastem ligeiramente do meio envolvente. Estes espaços são compostos por áreas verdes ajardinadas com percursos desenhados através de uma intenção orgânica que permitem a respetiva circulação pedonal.

Ainda, tendo como ponto fundamental da intervenção a atenção redobrada com a coesão urbana e arquitetónica ao longo da EN13, propõe-se um edifício de escala precisamente equilibrada com a densidade urbana envolvente, com quatro pisos, e que simultaneamente remata o edifício existente e incompleto que o ladeia num dos seus lados. Este edifício é composto no piso térreo por comércio e nos três pisos superiores por habitação multifamiliar. O ligeiro afastamento entre o novo desenho e o velho edifício, permite desenhar um espaço pedonal marcado pela fluidez e eficácia na acessibilidade entre a nacional, a nova rua proposta e toda a área dedicada essencialmente à habitação.

A proposta ainda aponta com grande intuito, para a abertura de uma nova rua, perpendicular à estrada Nacional 13 e localizada exatamente sobre uma estrada existente, agora demolida, que permitia o acesso a uma habitação unifamiliar a partir da rua de Vigo. Esta rua proposta, composta por duas vias de circulação de sentidos opostos, passeios e estacionamento permite uma maior acessibilidade e fluidez no tráfego desta área, e ainda, possibilita a abertura de novos quarteirões mais regulares e desenhados definindo vários volumes. Assim, a abertura desta nova rua com uma complementar e perpendicular a esta, possibilitou o desenho de dois novos quarteirões definidos por edifícios com a função habitacional acompanhada pela comercial no piso de contacto com o solo. Em ambos, a essência arquitetónica e urbana é estabelecida através de um fechamento da definição do quarteirão na tentativa de uma coesão mais próxima na relação com a estrutura arquitetónica do antigo Matadouro Municipal, que também será alvo de intervenção. Anexados a estes dois quarteirões, são propostos dois espaços privados centrais, destinados unicamente aos residentes destes volumes propostos.

Por outro lado, a proposta também se preocupa na valorização do património cultural existente em Viana do Castelo. Para isso, propõe-se a requalificação do antigo Matadouro Municipal, que como podemos ver no capítulo anterior encontra-se num estado deplorável e preocupante. Assim, propõe-se a utilização do espaço para dar lugar a um programa excecional, ligado à Memória, Tradição e Imagem da cidade. Atualmente, podemos identificar que existe uma valorização destas peças que são os matadouros municipais, sendo alvos de novos desenhos e de novos programas para as cidades. No Porto, o antigo Matadouro Municipal vai dar lugar a um equipamento âncora na reabilitação da zona oriental da cidade, baseado nos eixos da coesão social, da economia e da cultura. Também é realmente importante estabelecer ligações cruciais entre a Nacional 13 e o antigo Matadouro, onde é projetado um espaço público e ajardinado que monumentaliza ainda mais a importância de um edifício devoluto, mas que já foi promotor no passado.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com este trabalho, pretende-se principalmente consciencializar a Câmara Municipal de Viana do Castelo e as entidades gestoras do território em estudo para os diversos problemas existentes, e ao mesmo tempo, salientar e apresentar a potencialidade que esta área é capaz de estabelecer na urbanidade da cidade, através da elaboração de uma intervenção pessoal respondendo às circunstâncias do lugar, que até agora foram negligenciadas. Este trabalho mostra o meu ponto de vista sobre um conjunto de problemas identificados através do meu sentido de observação, sentido fundamental na visão de um arquiteto, levantando uma discussão sobre o mesmo, na tentativa de responder às questões problemáticas existentes.

O estudo da evolução da urbana da cidade na sua totalidade, desde a sua fundação até aos dias de hoje, teve um papel essencial na decisão da área prioritária a ser intervencionada. Este estudo ainda permitiu, valorizar a ligação da área ocidental ao centro histórico da cidade, mas também à dimensão do programa Viana Polis e da requalificação da Praia Norte. Também permitiu estabelecer uma relação cuidadosa com o monte de Santa Luzia, local onde se implantou a primeira urbanização em Viana do Castelo. Isto apenas se tornou possível através do estudo da cidade não só na atualidade do século XXI, mas em toda a sua dimensão histórica.

Relativamente à pesquisa e investigação das condicionantes do lugar, estas permitiram entender quais os problemas e questões que a minha intervenção tinha de responder e solucionar, ajudando ainda, a decidir o tipo de resposta que se deveria adotar às circunstâncias existentes de cada espaço. Assim, o enquadramento e a análise da área delimitada tornaram-se essenciais na elaboração de um novo desenho que preservasse a paisagem natural existente, incluindo-a como parte integrante da intervenção, mas também com todo o programa existente neste espaço.

A intervenção apresentada é apenas a minha resposta pessoal a um conjunto de problemas anunciados anteriormente, estando ciente que existe inúmeras soluções e interpretações diferentes para o espaço selecionado. Ainda é importante salientar, que a totalidade do desenho proposto se encontra assente num processo de urbanização a longo prazo, devido à implicação de diversos intervenientes na ação urbana da cidade que impossibilitam o desenvolvimento de uma proposta coerente que permita o diálogo entre os inúmeros fatores existentes e propostos.

Em suma, considero que a investigação desenvolvida conseguiu responder a todas as perguntas levantadas no início deste trabalho, e depois de a concluir, permitiu ainda o levantamento de outras novas questões que gostaria de desenvolver num futuro próximo. A construção naval em Viana do Castelo sempre me inspirou bastante interesse não só na minha infância, mas também no decorrer do meu percurso académico e deste trabalho, e por isso, mostrei mais atento na potencialidade dos dois equipamentos propostos que constituem a nova frente urbana dos West Sea - Estaleiros Navais.

Assim, proponho continuar, num futuro trabalho, com o desenvolvimento do seu projeto de arquitetura a uma escala mais aprofundada e minuciosa, prosseguindo com as bases lançadas nesta dissertação tais como materialidade, linguagem, imagem e conceito remetente aos “transatlânticos”, que Corbusier tanto valorizava e observava como objetos de contemplação. A realidade deste futuro desenvolvimento só se tornou possível depois da conclusão do plano urbano que esta dissertação constitui como principal objeto de estudo.

6.LISTA DE IMAGENS

Fig.1 - Vista de Viana do Castelo. (Fonte: <https://www.portugalplease.com/viana-do-castelo/viana-do-castelo>) Acedido em 29 de março de 2020

Fig.2 - Vista panorâmica de Viana do Castelo. (Fonte: <https://radiogeice.com/2019/03/viana-do-castelo-volta-a-ser-destaque-no-the-telegraph/>) Acedido a 15 de maio de 2020

Fig.3 - Localização da Citânia de Santa Luzia. (Fonte: Adaptação do Google Earth)

Fig.4 - Planta Topográfica da Citânia. (Fonte: FERNANDES, Francisco José Carneiro - Tesouros de Viana. Roteiro Monumental e Artístico. Edição do Grupo Desportivo e Cultural dos Trabalhadores dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, Viana do Castelo, 1999, p.15)

Fig.5 - Posição da Citânia na cidade. (Fonte: <http://www.altominho.tv/site/2018/09/27/citania-de-santa-luzia-vai-ser-alvo-de-obras-de-conservacao-no-proximo-ano/>) Acedido a 27 de março de 2020

Fig.6 - Viana do Castelo no início do século XV. (Fonte: Mapa do autor realizado com base num mapa em FERNANDES, Francisco José Carneiro - Tesouros de Viana. Roteiro Monumental e Artístico. Edição do Grupo Desportivo e Cultural dos Trabalhadores dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, Viana do Castelo, 1999, p.21)

Fig.7 - Viana do Castelo na transição do século XV para o século XVI. (Fonte: Mapa do autor realizado com base num mapa em CALDAS, João Vieira; GOMES, Paulo Varela - Viana do Castelo. Editora Presença, Lisboa, 1990, p.14)

Fig.8 - Viana do Castelo nos finais do século XVI. (Fonte: Mapa do autor realizado com base num mapa em CALDAS, João Vieira; GOMES, Paulo Varela - Viana do Castelo. Editora Presença, Lisboa, 1990, p.20)

Fig.9 - Convento de Sant'Ana. (Fonte: FERNANDES, Francisco José Carneiro - Tesouros de Viana. Roteiro Monumental e Artístico. Edição do Grupo Desportivo e Cultural dos Trabalhadores dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, Viana do Castelo, 1999, p.23)

Fig.10 - Convento de São Bento. (Fonte: FERNANDES, Francisco José Carneiro - Tesouros de Viana. Roteiro Monumental e Artístico. Edição do Grupo Desportivo e Cultural dos Trabalhadores dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, Viana do Castelo, 1999, p.24)

Fig.11 - Convento de São Domingos. (Fonte: FERNANDES, Francisco José Carneiro - Tesouros de Viana. Roteiro Monumental e Artístico. Edição do Grupo Desportivo e Cultural dos Trabalhadores dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, Viana do Castelo, 1999, p.24)

Fig.12 - Viana do Castelo no final do século XVIII. (Fonte: Mapa do autor realizado com base num mapa em CALDAS, João Vieira; GOMES, Paulo Varela - Viana do Castelo. Editora Presença, Lisboa, 1990, p.26)

Fig.13 - Ponte Eiffel. (Fonte: <https://www.dnoticias.pt/pais/descendentes-de-gustave-eiffel-nos-140-anos-da-ponte-metalica-de-viana-AY3313345>) Acedido em 28 de março de 2020

Fig.14 - Estação de caminho-de-ferro. (Fonte: <https://mapio.net/pic/p-42423031/>) Acedido em 28 de março de 2020

Fig.15 - Viana do Castelo no final do século XIX. (Fonte: Mapa do autor baseado num mapa presente em FERREIRA, Alfredo - Aspectos da organização do espaço português. 2ª Edição, FAUP Publicações, Porto, 1995, p. 45)

Fig.16 - Avenida dos Combatentes. (Fonte: Retirado do Google Earth)

Fig.17 - Templo de Santa Luzia. (Fonte: <https://olharvianadocastelo.blogspot.com/2019/01/viana-santa-luzia-vista-de-outra.html>) Acedido a 29 de março de 2020

Fig.18 - Antigo Matadouro Municipal. (Fonte: <https://olharvianadocastelo.blogspot.com/2014/10/abandonados-mas-cheios-de-historias.html>) Acedido a 29 de março de 2020

Fig.19 - Plano de uma Cidade-jardim. (Fonte: LÔBO, Margarida - Duas décadas de planos de urbanização em Portugal, 1934-1954. 1ª Edição, FAUTL, Lisboa, 1993, p.121)

Fig.20 - Estaleiros Navais de Viana do Castelo, 1958. (Fonte: <https://restosdecoleccion.blogspot.com/2015/11/estaleiros-navais-de-viana-do-castelo.html>) Acedido a 31 de março de 2020

Fig.21 - Estaleiros Navais de Viana do Castelo, atualmente. (Fonte: <http://www.west-sea.pt/PT/quemSomos.html>) Acedido a 31 de março de 2020

Fig.22 - Plano Urbanístico do Santuário de Santa Luzia. (Fonte: BARRETO, Rogério - Viana do Castelo: Pensar/fazer cidade - O processo urbanístico na segunda metade do século XX. FLUP, Porto, 2003, p.94. Dissertação de Mestrado em Planeamento Urbano e Regional

Fig.23 - Plano do Bairro da Bandeira. (Fonte: MARTINS, Gil Palhares - Viana do Castelo: a habitação de promoção pública na definição do tecido urbano da cidade do século XX. FAUP, Porto, 2016, p.60. Dissertação de Mestrado em Arquitetura)

Fig.24 - Plano Geral de Urbanização, João de Aguiar, 1961. (Fonte: MARTINS, Gil Palhares - Viana do Castelo: a habitação de promoção pública na definição do tecido urbano da cidade do século XX. FAUP, Porto, 2016, p.66. Dissertação de Mestrado em Arquitetura)

Fig.25 - Plano Geral de Urbanização, Augusto Pereira Brandão, 1979. (Fonte: MARTINS, Gil Palhares - Viana do Castelo: a habitação de promoção pública na definição do tecido urbano da cidade do século XX. FAUP, Porto, 2016, p.70. Dissertação de Mestrado em Arquitetura)

Fig.26 - Plano Director Municipal, 1991. (Fonte: MARTINS, Gil Palhares - Viana do Castelo: a habitação de promoção pública na definição do tecido urbano da cidade do século XX. FAUP, Porto, 2016, p.75. Dissertação de Mestrado em Arquitetura)

Fig.27 - Plano de Urbanização da Cidade, 1999. (Fonte: OLIVEIRA, Luís - Entre planos e projectos: o exemplo de Viana do Castelo. FAUP, Porto, 2002, p.87. Dissertação de Mestrado em Arquitetura)

Fig.28 - Áreas de intervenção do programa Viana Polis. (Fonte: Cedido pelo Viana Polis, S.A.)

Fig.29 - Propostas do programa Viana Polis. (Fonte: Cedido pelo Viana Polis, S.A.)

Fig.30 - Prédio Coutinho. (Fonte: Cedido pelo Viana Polis, S.A.)

Fig.31 - Novo Mercado. (Fonte: Cedido pelo Viana Polis, S.A.)

Fig.32 - Esquema proposto para o Centro Histórico. (Fonte: Cedido pelo Viana Polis, S.A.)

Fig.33 – O Mercado proposto para Viana do Castelo. (Fonte: <https://www.marketconsulting.pt/projectos/mercados/envolvente-do-novo-mercado-de-viana-do-castelo/>) Acedido a 3 de março de 2020

Fig.34 - Plano Pormenor do Centro Histórico. (Fonte: Cedido pelo Viana Polis, S.A.)

Fig.35 - Modelo 3D da proposta para a Frente Ribeirinha e Campo da Agonia. (Fonte: Cedido pelo Viana Polis, S.A.)

Fig.36 - Modelo 3D da proposta para o Campo da Agonia. (Fonte: Cedido pelo Viana Polis, S.A.)

Fig.37 - Modelo 3D da Praça da Liberdade. (Fonte: Cedido pelo Viana Polis, S.A.)

Fig.38 - Plano Pormenor da Frente Ribeirinha e Campo da Agonia. (Fonte: Cedido pelo Viana Polis, S.A.)

Fig.39 - Modelo 3D da intervenção do Parque da Cidade. (Fonte: Cedido pelo Viana Polis, S.A.)

Fig.40 - Modelo 3D da intervenção do Parque da Cidade. (Fonte: Cedido pelo Viana Polis, S.A.)

Fig.41 - Plano Pormenor do Parque da Cidade. (Fonte: Cedido pelo Viana Polis, S.A.)

Fig. 42 - Modelo 3D da intervenção urbanística na Praia Norte. (Fonte: <http://www.cm-viana-castelo.pt/pt/noticias/obras-na-praia-norte-arrancam-no-proximo-dia-24-de-novembro>) Acedido a 1 de abril de 2020

Fig.43 - Planta da intervenção urbanística na Praia Norte. (Fonte: <http://www.cm-viana-castelo.pt/pt/noticias/intervencao-praia-norte>) Acedido 1 de Abril de 2020

Fig.44 - Vista da intervenção urbanística na Praia Norte. (Fonte: Fotografia do autor)

Fig.45 - Vista da intervenção urbanística na Praia Norte. (Fonte: Fotografia do autor)

Fig.46 - Maquete de enquadramento territorial, escala 1:2000. (Fonte: Maquete do autor)

Fig.47 - Planta de enquadramento territorial. (Fonte: Adaptação do Google Earth)

Fig.48 - Maquete de enquadramento territorial, escala 1:2000. (Fonte: Maquete do autor)

Fig.49 - Maquete de enquadramento territorial, escala 1:2000. (Fonte: Maquete do autor)

Fig.50 - Maquete de enquadramento territorial, escala 1:2000. (Fonte: Maquete do autor)

Fig.51 - Planta dos espaços desqualificados, escala 1:5000. (Fonte: Planta do autor)

Fig.52 - Planta da avenida do Atlântico, escala 1:4000. (Fonte: Planta do autor)

Fig.53 a 61 - Percurso pela avenida do Atlântico. (Fonte: Fotografia do autor)

Fig.62 - Planta funcional dos West Sea - Estaleiros Navais. (Fonte: WESTSEA VIANA SHIPYARD – Construir um novo rumo, docas, construção e reparação naval. West Sea - Estaleiros Navais, Viana do Castelo, p.5)

Fig.63 - Vista aérea dos West Sea -Estaleiros Navais. (Fonte: <http://www.altominho.tv/site/2020/03/10/trabalhadores-oriundos-de-italia-impedidos-de-entrar-em-estaleiros-de-viana-do-castelo/>) Acedido a 4 de maio de 2020

Fig.64 - Planta da rua da Guiné Bissau, escala 1:4000. (Fonte: Planta do autor)

Fig.65 a 71 - Percurso pela rua da Guiné Bissau. (Fonte: Fotografia do autor)

Fig.72 - Planta da avenida de Figueiredo, escala 1:4000. (Fonte: Planta do autor)

Fig.73 a 81 - Percurso pela avenida de Figueiredo. (Fonte: Fotografia do autor)

Fig.82 - Planta da Veiga Agrícola, escala 1:4000. (Fonte: Planta do autor)

Fig.83 a 87 - Percurso pela Veiga Agrícola. (Fonte: Fotografia do autor)

Fig.88 - Planta da avenida da Angola, escala 1:4000. (Fonte: Planta do autor)

Fig.89 a 95 - Percurso pela avenida da Angola. (Fonte: Fotografia do autor)

Fig.96 - Planta da rua Dr. Pedro Barbosa, escala 1:4000. (Fonte: Planta do autor)

Fig.97 a 105 - Percurso pela rua Dr. Pedro Barbosa. (Fonte: Fotografia do autor)

Fig.106 - Planta da rua de Vigo, escala 1:4000. (Fonte: Planta do autor)

Fig.107 a 112 - Percurso pela rua de Vigo. (Fonte: Fotografia do autor)

Fig.113 - Desenhos elaborados numa fase inicial, onde começo por entender e delimitar a minha área de intervenção, mas também o início da exploração de ideias para outras áreas importantes, tais como a Frente Ribeirinha e o Parque Empresarial. (Fonte: Desenhos do autor)

Fig.114 - Desenhos das várias fases da intervenção, na procura de um desenho que unificasse o espaço público. (Fonte: Desenhos do autor)

Fig.115 - Desenhos de busca de formas para os equipamentos propostos. (Fonte: Desenhos do autor)

Fig.116 - Maquete geral do existente, escala 1:2000. (Fonte: Maquete do autor)

Fig.117 - Maquete final da proposta, escala 1:2000. (Fonte: Maquete do autor)

Fig.118 - Axonometria do Campus da Vitra. (Fonte: <https://www.vitra.com/en-us/campus/architecture/campus-architecture>) Acedido a 13 de março de 2020

Fig.119 - Vista aérea da frente urbana do Campus da Vitra. (Fonte: <https://www.vitra.com/en-us/magazine/details/serious-games-the-vitra-campus>) Acedido a 13 de março de 2020

Fig.120 - Vista da VitraHaus. (Fonte: <https://www.vitra.com/en-us/campus/architecture/architecture-vitrahaus>) Acedido a 13 de março de 2020

Fig.121 - Vista do Pavilhão de Congressos. (Fonte: <https://www.vitra.com/en-us/campus/architecture/architecture-conference-pavilion>) Acedido a 13 de março de 2020

Fig.122 - Vista Museu do design. (Fonte: <https://www.vitra.com/en-us/campus/architecture/architecture-vitra-design-museum>) Acedido a 13 de março de 2020

Fig.123 - Vista da Dome. (Fonte: <https://www.vitra.com/en-us/campus/architecture/architecture-dome>) Acedido a 13 de março de 2020

Fig.124 - Vista do Museu Aeroespacial, Califórnia. (Fonte: Arnell, Peter, Bickford, Ted - Frank Gehry: buildings and projects. Rizzoli, New York, 1985, p.246)

Fig.125 - Vista do Museu Aeroespacial, Califórnia. (Fonte: Arnell, Peter, Bickford, Ted - Frank Gehry: buildings and projects. Rizzoli, New York, 1985, p.246)

Fig.126 – Vista do Museu Guggenheim, Bilbao. (Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/786175/classicos-da-arquitetura-museu-guggenheim-de-bilbao-gehry-partners>) Acedido a 13 de março de 2020

Fig.127 - Vista do Museu Guggenheim, Bilbao. (Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/786175/classicos-da-arquitetura-museu-guggenheim-de-bilbao-gehry-partners>) Acedido a 13 de março de 2020

Fig.128 - Alçados do Museu Guggenheim, Bilbao. (Fonte: Bruggen, Coosje van - Frank O. Gehry: Guggenheim Museum Bilbao. Guggenheim Museum, New York, 1997, p.152/153)

Fig.129 - Alçado principal da Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto. (Fonte: <https://portugueseearchitectures.wordpress.com/2014/06/15/faupporto-alvaro-siza-vieira/>) Acedido a 18 de maio de 2020

Fig.130 - Planta e Corte da Faculdade. (Fonte: <https://portugueseearchitectures.wordpress.com/2014/06/15/faupporto-alvaro-siza-vieira/>) Acedido a 14 de maio de 2020

Fig.131 – Vista a partir da praça central triangular. (Fonte: <https://noticias.up.pt/docentes-da-faup-abrem-as-portas-da-arquitetura-do-porto/>) Acedido a 14 de maio de 2020

Fig.132 - Vista aérea da Faculdade voltada para o rio Douro. (Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/805973/faculdade-de-arquitetura-da-universidade-do-porto-pelas-lentes-de-fernando-guerra>) Acedido a 18 de maio de 2020

Fig.133 – Vista aérea sobre o Campus de Santiago, UA. (Fonte: <http://www.diarioaveiro.pt/noticia/36031>) Acedido a 09 de abril de 2020

Fig.134 – Vista da alameda central do Campus de Santiago. (Fonte: <https://maissuperior.com/2020/05/13/universidade-de-aveiro-para-quem-procura-ir-mais-longe/>) Acedido a 19 de maio de 2020

Fig.135 – Planta geral da Universidade de Aveiro. (Fonte: ARROTEIA, Jorge; PORTAS, Nuno; TOUSSAINT, Michel - Universidade de Aveiro: trinta anos de arquitectura. Editor White&Blue, Lisboa, 2000, p.138)

Fig.136 e 137 – Ponte Pedonal sobre o Esteiro de S. Pedro. (Fonte: <http://habitarportugal.org/PT/projecto/ponte-pedonal-sobre-o-esteiro-de-sao-pedro/>) Acedido a 19 de maio de 2020

Fig.138 - Maquete da Proposta, escala 1:2000. (Fonte: Maquete do autor)

Fig.139 - Maquete da Proposta, escala 1:2000. (Fonte: Maquete do autor)

Fig.140 - Maquete da Proposta, escala 1:2000. (Fonte: Maquete do autor)

Fig.141 - Esquícios da proposta. (Fonte: Desenho do autor)

Fig.142 - Vista aérea da veiga agrícola. (Fonte: <https://ncultura.pt/ficam-em-portugal-duas-das-12-melhores-cidades-de-praia-do-sul-da-europa/>) Acedido a 20 de maio de 2020

Fig.143 - Esquícios da proposta. (Fonte: Desenho do autor)

Fig.144 - Esboço das demolições propostas. (Fonte: Desenho do autor)

Fig.145 - Maquete da proposta, escala 1:2000. (Fonte: Maquete do autor)

Fig.146 - Maquete da proposta, escala 1:2000. (Fonte: Maquete do autor)

Fig.147 - Maquete da proposta, escala 1:2000. (Fonte: Maquete do autor)

Fig.148 - Esquício da proposta junto ao bairro dos Pescadores. (Fonte: Desenho do autor)

Fig.149 - Proposta da avenida do Atlântico, escala 1:2000. (Fonte: Desenho do autor)

Fig.150 - Alçado Norte, escala 1:2000. (Fonte: Desenho do autor)

Fig.151 - Alçado Sul, escala 1:2000. (Fonte: Desenho do autor)

Fig.152 - Esquício do alçado da nova frente urbana dos West Sea - Estaleiros Navais. (Fonte: Desenho do autor)

Fig.153 - Estudo da forma do casco de um navio. (Fonte: ABREU, Alberto; NETO, Delfim Gomes - Estaleiros Navais de Viana do Castelo, SA - A Empresa na Região. Estaleiros Navais de Viana do Castelo, Viana do Castelo, 1993, p.22)

Fig.154 - Esquício da proposta para a nova frente urbana. (Fonte: Desenho do autor)

Fig.155 - Um bloco da proa de um navio. (Fonte: LIMA, Jorge Manuel Ribeiro - Como se Constrói um Navio. Grupo Desportivo e Cultural dos Trabalhadores de Viana do Castelo, Viana do Castelo, 1996, p.59)

Fig.156 - Planta de uma secção de um navio. (Fonte: LIMA, Jorge Manuel Ribeiro - Como se Constrói um Navio. Grupo Desportivo e Cultural dos Trabalhadores de Viana do Castelo, Viana do Castelo, 1996, p.68)

Fig.157 - Esquízo do murete proposto. (Fonte: Desenho do autor)

Fig.158 - Esquícios da proposta. (Fonte: Desenho do autor)

Fig.159 – Planta da proposta para a ESTG, escala 1:2000. (Fonte: Desenho do autor)

Fig.160 - Corte 1, escala 1:2000. (Fonte: Desenho do autor)

Fig.161 – Planta da proposta para a expansão do Politécnico de Viana do Castelo, escala 1:2000. (Fonte: Desenho do autor)

Fig.162 - Corte 1, escala 1:2000. (Fonte: Desenho do autor)

Fig.163 - Esquícios do desenvolvimento da proposta para a expansão do Politécnico. (Fonte: Desenhos do autor)

Fig.164 - Maquete da proposta, escala 1:2000. (Fonte: Maquete do autor)

Fig.165 - Maquete da proposta, escala 1:2000. (Fonte: Maquete do autor)

Fig.165 - Planta da proposta, escala 1:2000. (Fonte: Desenho do autor)

Fig.166 - Esquícios da proposta. (Fonte: Desenhos do autor)

Fig.167 - Planta da proposta, escala 1:2000. (Fonte: Desenho do autor)

Fig.168 - Corte 1, escala 1:2000. (Fonte: Desenho do autor)

Fig.169 - Corte 2, escala 1:2000. (Fonte: Desenho do autor)

Fig.170 - Maquete da proposta, escala 1:2000. (Fonte: Maquete do autor)

Fig.171 - Esquícios da proposta. (Fonte: Desenhos do autor)

Fig.172 - Planta da proposta, escala 1:2000. (Fonte: Desenho do autor)

Fig.173 - Corte 1, escala 1:2000. (Fonte: Desenho do autor)

Fig.174 - Corte 2, escala 1:2000. (Fonte: Desenho do autor)

Fig.175 - Maquete da proposta, escala 1:2000. (Fonte: Maquete do autor)

Fig.176 - Alçado de topo do armazém abandonado. (Fonte: Fotografia do autor)

Fig.177 - Planta da proposta, escala 1:2000. (Fonte: Desenho do autor)

Fig.178 - Corte 1, escala 1:2000. (Fonte: Desenho do autor)

Fig.179 - Corte 2, escala 1:2000. (Fonte: Desenho do autor)

Fig.180 - Maquete da proposta, escala 1:2000. (Fonte: Maquete do autor)

Fig.181 - Esquízo da proposta para o espaço do antigo Matadouro. (Fonte: Desenho do autor)

Fig.182 - Planta da proposta, escala 1:2000. (Fonte: Desenho do autor)

Fig.183 - Corte 1, escala 1:2000. (Fonte: Desenho do autor)

Fig.184 - Corte 2, escala 1:2000. (Fonte: Desenho do autor)

7.BIBLIOGRAFIA

7.1 BIBLIOGRAFIA GERAL

ABREU, Alberto; ESCALEIRA, José Gomes - ENVC: Sessenta Anos de História, Histórias de Sessenta Navios. Grupo Desportivo e Cultural dos Trabalhadores de Viana do Castelo, Viana do Castelo, 2003

ABREU, Alberto; NETO, Delfim Gomes - Estaleiros Navais de Viana do Castelo, SA – A Empresa na Região. Estaleiros Navais de Viana do Castelo, Viana do Castelo, 1993

AFONSO, Paulo - Projecto urbano em centros urbanos pré-industriais - Análise do caso de Viana do Castelo. Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, Coimbra, 2008. Prova Final de Licenciatura em Arquitetura

ALMEIDA, Carlos - Proto-história e Romanização da bacia inferior do lima. 1ª Edição, Centro de estudos regionais, Viana do Castelo, 1990

ARNELL, Peter; BICKFORD, Ted - Frank Gehry: buildings and projects. Rizzoli, New York, 1985

ARROTEIA, Jorge; PORTAS, Nuno; TOUSSAINT, Michel - Universidade de Aveiro: trinta anos de arquitectura. Editor White&Blue, Lisboa, 2000

ARROTEIA, Jorge; PORTAS, Nuno; TOUSSAINT, Michel - Universidade de Aveiro : Arquitectura e urbanismo. Editor White&Blue, Lisboa, 2000

BARRETO, Rogério - Viana do Castelo: pensar/fazer cidade: o processo urbanístico na segunda metade do século XX. FLUP, Porto, 2003. Dissertação de Mestrado em Planeamento Urbano e Regional

BOTELHO, João - Modos Usos e Costumes na Veiga Litoral Vianense. Câmara Municipal de Viana do Castelo, Viana do Castelo, 2001

BRUGGEN, Coosje van - Frank O. Gehry: Guggenheim Museum Bilbao. Guggenheim Museum, New York, 1997

CALDAS, João Vieira; GOMES, Paulo Varela - Viana do Castelo. Editora Presença, Lisboa, 1990

LE CORBUSIER - Conversa com os estudantes das escolas de arquitectura. Editora Cotovia, Lisboa, 2009

LE CORBUSIER - Vers une architecture. Editora Arthaud, Paris, 1990

DAL CO, Francesco - Frank O. gehry : tutte le opere. 2ªEdição, Electra, Milão, 1998

Delimitação da área de reabilitação urbana da frente atlântica, memória descritiva e justificativa. Câmara Municipal de Viana do Castelo, Viana do Castelo, 2012 (<http://www.cm-viana-castelo.pt/>)

FERNANDES, Mário Gonçalves - Viana do Castelo: a consolidação de uma cidade (1855-1926). Edições Colibri, Lisboa, 1995

FERNANDES, Mário Gonçalves - Viana do Castelo: Obras públicas e evolução do espaço urbano, (1855-1926). Revista da faculdade de letras-Geografia, vol. XVIII, pp. 65-162, Porto, 1992

FERNANDES, Francisco José Carneiro - Tesouros de Viana. Roteiro Monumental e Artístico. Edição do Grupo Desportivo e Cultural dos Trabalhadores dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, Viana do Castelo, 1999

FERREIRA, Alfredo - Aspectos da organização do espaço português. 2ª edição, FAUP Publicações, Porto, 1995

LIMA, Jorge Manuel Ribeiro - Como se Constrói um Navio. Grupo Desportivo e Cultural dos Trabalhadores de Viana do Castelo, Viana do Castelo, 1996

LÔBO, Margarida - Duas décadas de planos de urbanização em Portugal, 1934-1954. 1ª edição, FAUTL, Lisboa, 1993

MARTINS, Moisés Lemos; MEIRA, Gonçalo - Os Estaleiros Navais e a Sociedade Vianense. Grupo Desportivo e Cultural dos Trabalhadores de Viana do Castelo, Viana do Castelo, 2004

MARTINS, Gil Palhares - Viana do Castelo: a habitação de promoção pública na definição do tecido urbano da cidade do século XX. FAUP, Porto, 2016. Dissertação de Mestrado em Arquitetura

MONEO, Rafael - Apuntes sobre 21 obras. Editora Gustavo Gil, Barcelona, 2010

NESBBIT, Kate - Uma nova agenda para a arquitectura: antologia teórica (1965-1995). 2ª edição, Editora Cosac Naify, São Paulo, 2008

NORBERG-SCHULZ, Christian - Genius Loci: paesaggio, ambiente, architettura. 3ª edição, Editora Electra, Milão, 1996

OLIVEIRA, Luís - Entre planos e projectos: o exemplo de Viana do Castelo. FAUP, Porto, 2002. Dissertação de Mestrado em Arquitetura

PEIXOTO, António Maranhão - O Litoral e a Cidade: matizações cartográficas. Arquivo Municipal de Viana do Castelo, Viana do Castelo, 2007

PORTAS, Nuno - Cidades e frentes de água cities & waterfronts - Centro de Estudos da Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, Porto, 1998

PROGRAMA ESTRATÉGICO DE REALIBILITAÇÃO URBANA - Operação de Reabilitação Urbana Sistemática da Área de Reabilitação Urbana da Cidade Poente. Câmara Municipal de Viana do Castelo, Viana do Castelo, 2018 (<http://www.cm-viana-castelo.pt/>)

PROGRAMA POLIS - Programa de Requalificação Urbana e Valorização Ambiental de Cidades / Plano Estratégico de Viana do Castelo. Ministério do Ambiente e Ordenamento do Território, Lisboa, 5 de junho de 2000

QUEIROZ, José - O património nas periferias urbanas de Viana do Castelo. FAUP, Porto, 2000. Dissertação de Mestrado em Arquitetura

RAMOS, Thierry - Viana Polis, continuidade ou rutura. FAUP, Porto, 2004. Dissertação de Mestrado em Arquitetura

REIS, António - Viana: A Cidade através do tempo. CMVC, Cadernos Vianenses, vol. XVI, Viana do Castelo, 1993

SIZA, Álvaro - 01 textos, Álvaro Siza. Editora Civilização, Porto, 2009

SILVA, Bárbara; ROSE, Kevin; WALLENTSTEIN, Mariana - PROAP: arquitectura paisagista. Editora Note, Lisboa, 2010

TRIGUEIROS, Luiz - Álvaro Siza, 1986-1995. Editora Blau, Lisboa, 1995

WESTSEA VIANA SHIPYARD – Construir um novo rumo, docas, construção e reparação naval. West Sea - Estaleiros Navais, Viana do Castelo (<http://www.west-sea.pt/>)

7.2. PÁGINAS WEB

<http://leonelvaz.planetaclix.pt/polis.htm>

<http://lugardoreal.com/fotomemoria/trabalho?tag=estaleiros-navais-de-viana-do-castelo>

<https://olharvianadocastelo.blogspot.com/2015/02/assim-ficara-praia-norte-de-viana-do.html>

<https://ominho.pt/obras-na-praia-norte-de-viana-do-castelo-comecam-dia-24-apos-tres-adiamentos/>

<https://restosdecolecao.blogspot.com/2015/11/estaleiros-navais-de-viana-do-castelo.html>

<http://www.cm-viana-castelo.pt/>

<http://www.cm-viana-castelo.pt/pt/noticias/obras-na-praia-norte-arrancam-no-proximo-dia-24-de-novembro>

http://www.jcssterraplanagenslda.pt/?page_id=2492

<https://www.vitra.com/en-us/home>

<http://www.west-sea.pt/>

